submarinos enanos

James Gleason &
Tom Waldron

San Martin Historia
del Siglo de la Violencia



armas
libro n.º 33



Los autores:
Tom Waldron
James Gleason

Los autores comenzaron a colaborar juntos cuando asistían al St. Ignatius Jesuit College de Londres. Ambos se alistaron en el ejército durante la guerra y una vez acabada ésta Waldron se incorporó a la BBC como escritor y productor, siendo productor de muchos de los programas que Gleason escribía. Ambos estuvieron bastante tiempo con la Marina británica para recoger material para este libro.



Submarinos Enanos



Submarinos enanos

T. Waldron y J. Gleeson



Director Editorial: Barrie Pitt
Editor: David Mason
Dibujante: David Allen
Investigación Gráfica: Carina Dvorak

Las fotografías de este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha páginas 203 Imperial War Museum, Londres; 7 IWM; 8-9 Popperfoto Ltd. London; 9 Ufficio Storico Marina Militare, Rome; 10 IWM; 11-15 UFSMM; 16-18 IWN; 18 UFSM; 19 IWM; 20-25 UFSM; 26-27 IWM; 28 UFSM; 30-33 IWM; 34-35 Syndication International, Londres; 36-37 Keystone, Londres; 39-43 IWM; 45 Associated Press, Londres; 46-47 IWM; 48-51 AP; 52-68 IWM; 68-69 US National Archives; 69-79 IWM; 80 Author's Collection; 82-83 Rijksinstituut, Amsterdam; 86-87 Zennaro, Roma; 89 US Navy; 92 IWM; 95 Author's Collection; 98-99 AP; 100-147 IWM; 148-153 US Navy; 152-153 IWM; 154-157 US Navy

Traductor: Juan Génova

EDITORIAL SAN MARTIN
Difusión Librería San Martín
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Impreso en España - Printed in Spain
por Gráficas Lormo. Isabel Méndez, 15. Madrid

Depósito Legal: M. 4884 - 1979
ISBN 84-7140-157-6

Indice

Sangre fría

Introducción por Barrie Pitt

Por definición, no siempre es fácil ser valiente; de lo contrario, el valor no estaría reconocido universalmente como una virtud. Pero puede haber circunstancias en las que el conflicto entre la resolución y el instinto de conservación, aunque sea agudo, no sea ni tan duradero ni tan complejo como en otras.

Por ejemplo, es más fácil, seguramente, dejarse arrastrar a los horrores y peligros de la batalla rodeado por otros compañeros que ir al combate completamente solo. Otro ejemplo: es, probablemente, más fácil, o por lo menos no tan terriblemente difícil, resistir la creciente marea del miedo con los pies en tierra, bajo la luz del sol, que encerrado en una húmeda cueva; muchos soldados de infantería, aunque deseosos de guarecerse tras las planchas de acero de un carro de combate, temblarían ante la perspectiva de verse confinados en el agobio e incomodidad de su interior y encontrarse solos, en algún momento, en medio del fragor y la confusión de la batalla.

Sin embargo, los hombres cuyas historias se relatan en este libro, navegaron durante horas bajo la superficie de aguas traidoras, prácticamente solos, unas veces aprisionados en el interior de un ataúd de acero, que tal podía considerarse el casco de un submarino «X» y otras sólo protegidos por un somero traje de goma, cabalgando hacia sus objetivos sobre los casi increíbles «cerdos», ateridos de frío, heridos por cortaduras producidas por redes de alambre y por corales, bajo el peligro constante de corrientes caprichosas, probables víctimas de agua potable u oxígeno envenenados y todo ello antes, incluso, de establecer contacto con el enemigo. Por ello merecen una atención especial.

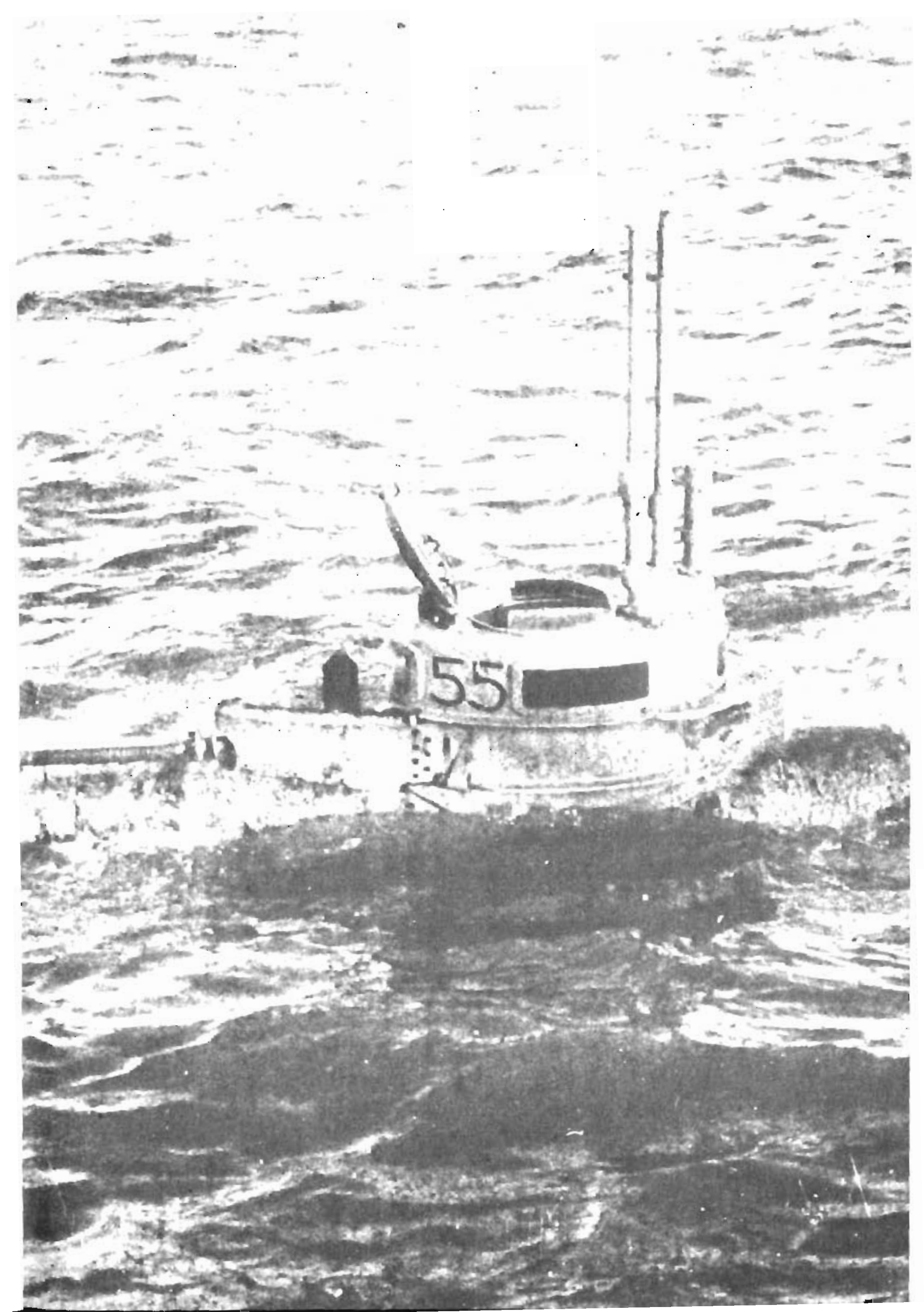
Por supuesto, la técnica que respaldó sus hazañas también tiene su atractivo, atractivo que los autores transmiten al lector con innegable acierto.

Desde los primitivos torpedos biplazas italianos, pasando por las experiencias de Quentin Reeves y su «Bella Durmiente», hasta el submarino experimental *XE* que operó en el Océano Indico, los conocimientos científicos y el ingenio técnico se combinaron para hacer que la tarea de quienes aceptaron el desafío tuviese, si no menos incomodidades o peligros, por lo menos más posibilidades de alcanzar el éxito.

Pero, a la postre, todo depende de los hombres. Desde Luigi de la Penne, cuyas cargas reventaron los fondos del *HMS Valiant* en el puerto de Alejandría (concediéndosele por esta acción la Medalla de Oro, que le fue impuesta después por quien en aquella ocasión fuera comandante del acorazado) al cabo Magennis, que ganó la Cruz Victoria (*) por haber fijado con ventosas cargas explosivas en la obra viva del crucero pesado japonés *Takao*, había, y afortunadamente todavía hay, hombres de temple extraordinario.

Personalmente, me impresionó sobremanera la historia de un marinero que, después de haber terminado su adiestramiento, efectuar una aproximación excepcionalmente arriesgada a su objetivo en los estrechos de Malaca, fijar sus cargas con acierto bastante como para volar un buque japonés de aprovisionamiento y regresar a su buque base, se vio obligados por las circunstancias a confesar a su comandante el hecho embarazoso de que... ¡no sabía nadar! Quizá necesitó más valor para revelar esto que para su anterior acción...

(*) La Medalla de Oro al Valor italiana y la Cruz Victoria inglesa son las máximas condecoraciones militares de los respectivos países, equivalentes a la Cruz Laureada de San Fernando. (N. del T.)


55

Los italianos

Durante la guerra 1939-45 no fueron infrecuentes las demostraciones de valor. Las poblaciones civiles, las fuerzas de defensa civil y, claro está, las fuerzas armadas de todas las naciones participantes dieron innumerables ejemplos de coraje; es posible que el valor fuera entonces más necesario que lo había sido nunca anteriormente, pues las técnicas de guerra que se emplearon fueron, ciertamente, más devastadoras que las que se utilizaron en anteriores conflictos. Juntamente con los horrores de los bombardeos masivos, misiles intercontinentales (*) y el insensato exterminio de la población civil hubo, no obstante, otros métodos que dependían más de la valentía y otras cualidades personales individuales o de pequeños grupos.

La historia de los submarinos enanos participa de estos métodos. Los hombres que se deslizaban a través de las oscuras aguas a bordo de sus minúsculas embarcaciones o, en muchos casos, cabalgando sobre lo que no eran más que torpedos tripulados, estaban completamente solos, envueltos por la oscuridad de las aguas hostiles; al empezar su misión sabían, con más clara percepción que la mayoría de los combatientes en otros campos, que habían tomado billete sólo de ida y conviene destacar ya que ninguna nacionalidad se reservó el monopolio de heroicos candidatos para este tipo de misiones.

Los submarinos enanos fueron, sobre todo, armas para la guerra submarina de guerrillas; armas silenciosas y secretas para utilizar contra buques mucho más poderosos con los que, por circunstancias especiales, no era posible la confrontación a gran escala. Por eso es por lo que tanto italianos como ingleses utilizaron esta forma de guerra con mucha mayor amplitud que otras naciones. En el caso de los italianos, el «Mare Nostrum», como se complacían en llamar, estaba dominado por los ingleses, pero esta potencia enemiga tenía bases vulnerables a lo largo de su extenso litoral. Contra estos objetivos se podían organizar ataques eficaces, con un mínimo de efectivos humanos y de material, empleando submarinos enanos (*).

Inglaterra, cuando la mayor parte de

(*) Propiamente hablando parece exagerado tratar de «misiles intercontinentales» a las V-1 y V-2 alemanas, únicos que se emplearon en gran escala. (N. del T.)

(*) Por otra parte, el método no era totalmente nuevo para los italianos pues ya durante la Primera Guerra Mundial habían hundido por medio de buceadores al acorazado austríaco *Viribus Unitis* (N. del T.)



Arriba: **Averías producidas en un portaviones por un torpedo humano.** Abajo: **El puerto de Gibraltar, donde los grupos subacuáticos italianos *realizaron* su primer ataque por sorpresa.**





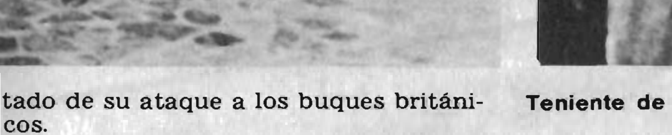
El torpedo biplaza italiano, de 6,7 metros de eslora, con su cabeza de combate desmontable.

Europa estaba bajo la ocupación alemana, se encontraba en posición semejante y sus principales vías marítimas de aprovisionamiento estaban bajo constante amenaza. La gran extensión de las costas europeas, con sus numerosos puertos y fondeaderos, llegó a constituir un blanco tentador para los ataques insidiosos. Por otra parte, el blanco ofrecido a los alemanes era una pequeña y compacta isla en la que sólo hubiera sido rentable un portillo del tipo de Pearl Harbour; por lo demás, la flota británica no permanecía tentadoramente refugiada en sus puertos sino que cruzaba el océano constantemente. Por consiguiente, la principal preocupación de Alemania era cortar las líneas de aprovisionamiento británicas con submarinos oceánicos, necesariamente grandes, y con potentes buques de combate, de modo que la Wehrmacht pudiera concentrarse en los territorios recién ocupados.

De modo similar, los japoneses, aprovechando el respiro que obtuvieron con el éxito de Pearl Harbour, tenían como mira principal de su estrategia la expansión territorial y, además, disponían de una potente fuerza naval. De manera que, al igual que los alemanes, tenían mayor interés en suprimir la guerra de guerrillas que en dedicarse a ella.

El primer disparo de esta nueva forma que dio en el blanco no fue una explosión atronadora sino tan sólo una detonación ahogada. En las primeras horas de la mañana del 19 de septiembre de 1941 el petrolero *Denbydale* se mecía, pacíficamente fondeado, en el antepuerto de Gibraltar, uno de los más seguros del mundo, cuando, de pronto, a las seis en punto de la mañana, hicieron explosión bajo su quilla más de 200 kilogramos de alto explosivo, destrozando las planchas de su obra viva y convirtiéndolo en un pecio inútil. Pocos minutos después, en bahía, fuera del puerto, el carguero de 10.900 toneladas *Durham* y el petrolero de 2.444 *Fionia Shell* se estremecieron y empezaron a hundirse, seriamente averiados por explosiones similares. Los buceadores italianos regresaron para informar del feliz resul-







Teniente de navío Valerio Borghese.

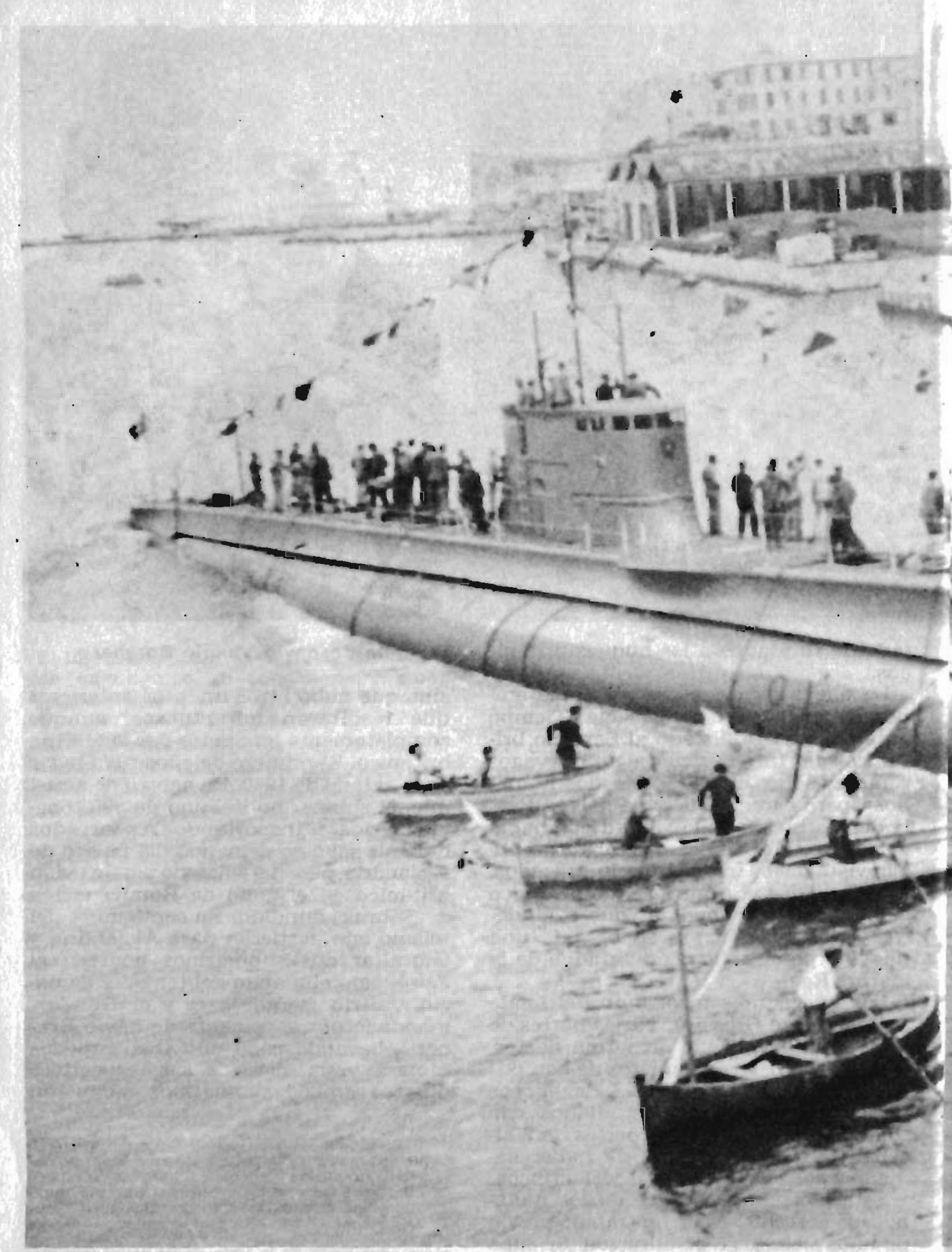
tado de su ataque a los buques británicos.

La nueva forma de guerra había empezado con toda su violencia. Tiempo antes se habían filtrado al Servicio británico de Inteligencia algunos vagos rumores sobre ciertos «torpedos humanos», pero nadie sabía nada más. Ahora, la demostración de la verdad que había detrás de tales rumores estaba patente a la vista de los tres buques inutilizados. El mismo día, el Almirantazgo británico empezó a tomar medidas que condujeron a la creación, en su día, de una nueva y potente fuerza de ataque de la Marina Real.

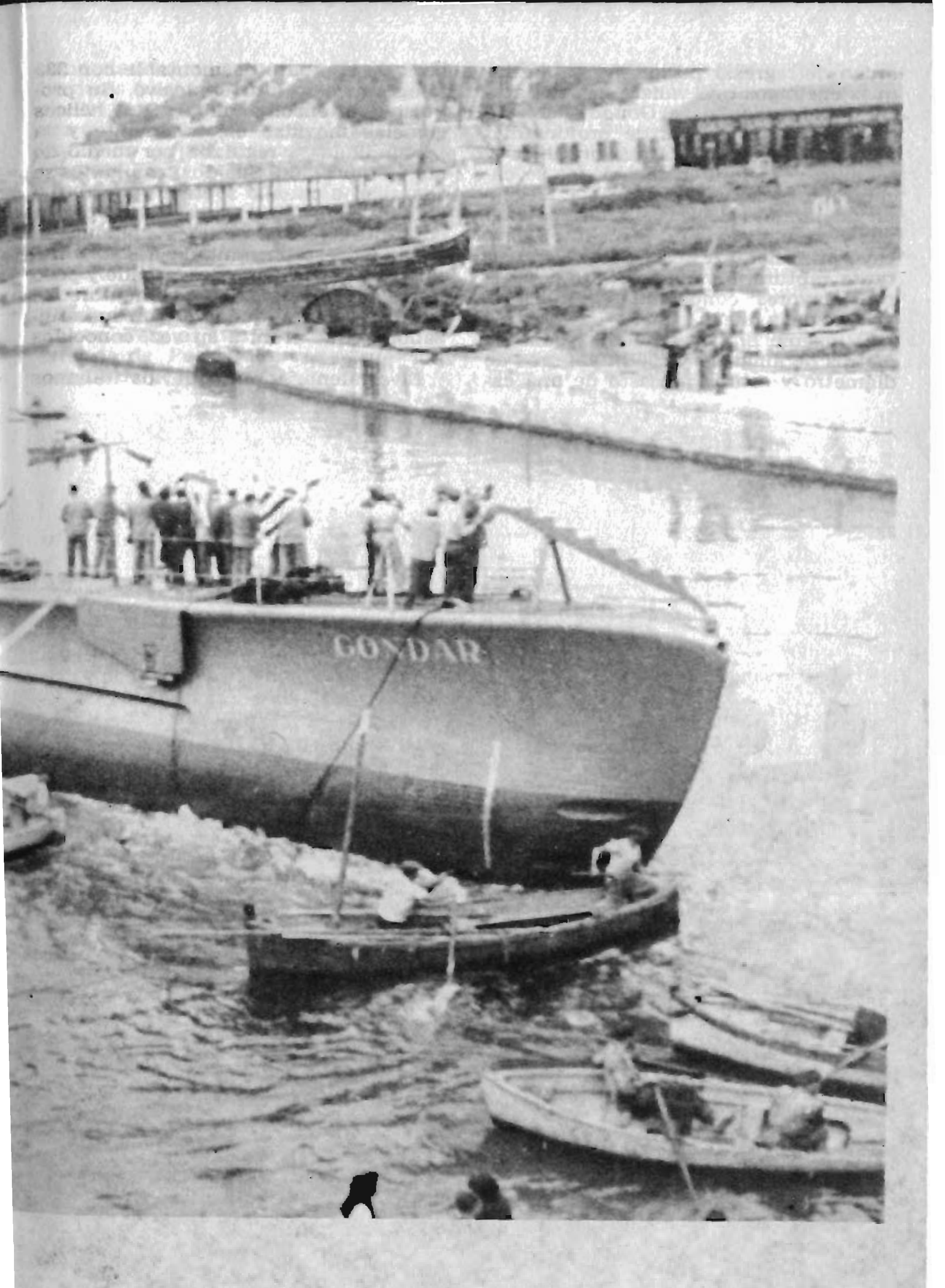
Los buceadores recogieron del fondo del puerto de Gibraltar varias partes de un pequeño vahículo en forma de torpedo y dos juegos completos de equipos respiradores submarinos. A las pocas horas estaban siendo estudiados con toda minuciosidad por expertos de Whitehall (Londres) después de haber llamado a consulta a técnicos y científicos.

Este afortunado ataque de los italianos fue el resultado de un trabajo previo de unos siete años de duración. Se supo después que no había sido el primero, sino que hubo otros intentos anteriores que resultaron infructuosos, aunque completamente ignorados por la Marina británica. El primero de ellos tuvo lugar en el verano de 1940. En agosto de aquel año, el submarino italiano de 600 toneladas *Iride,* transportando tres torpedos biplazas salió en demanda del puerto de Alejandría, pero fue avistado por un avión británico en el golfo de Bomba (cerca de Tobruk) hundido. En septiembre del mismo año partieron para Alejandría y Gibraltar dos submarinos nodriza: el *Scirè,* bajo el mando del teniente de navío Valerio Borghese (*) y el *Gondar,* mandado por el teniente de navío Brunetti, llevando cada uno tres torpedos biplaza. A la vista de sus respectivos puertos ambos submarinos recibieron

(*) El príncipe Junio Valerio Borghese, perteneciente a la más antigua nobleza romana, adquirió notoriedad durante la guerra por sus hazañas y, después de ella por sus aventuras políticas. En 1970 tomó parte en una extraña conspiración llamada «Tora-Tora» o «la marcha de los guardabosques» y fue procesado por ello. No obstante, falleció en Cádiz hace pocos años antes de la vista de su causa, que comenzó en mayo de 1977. (N. del T.)



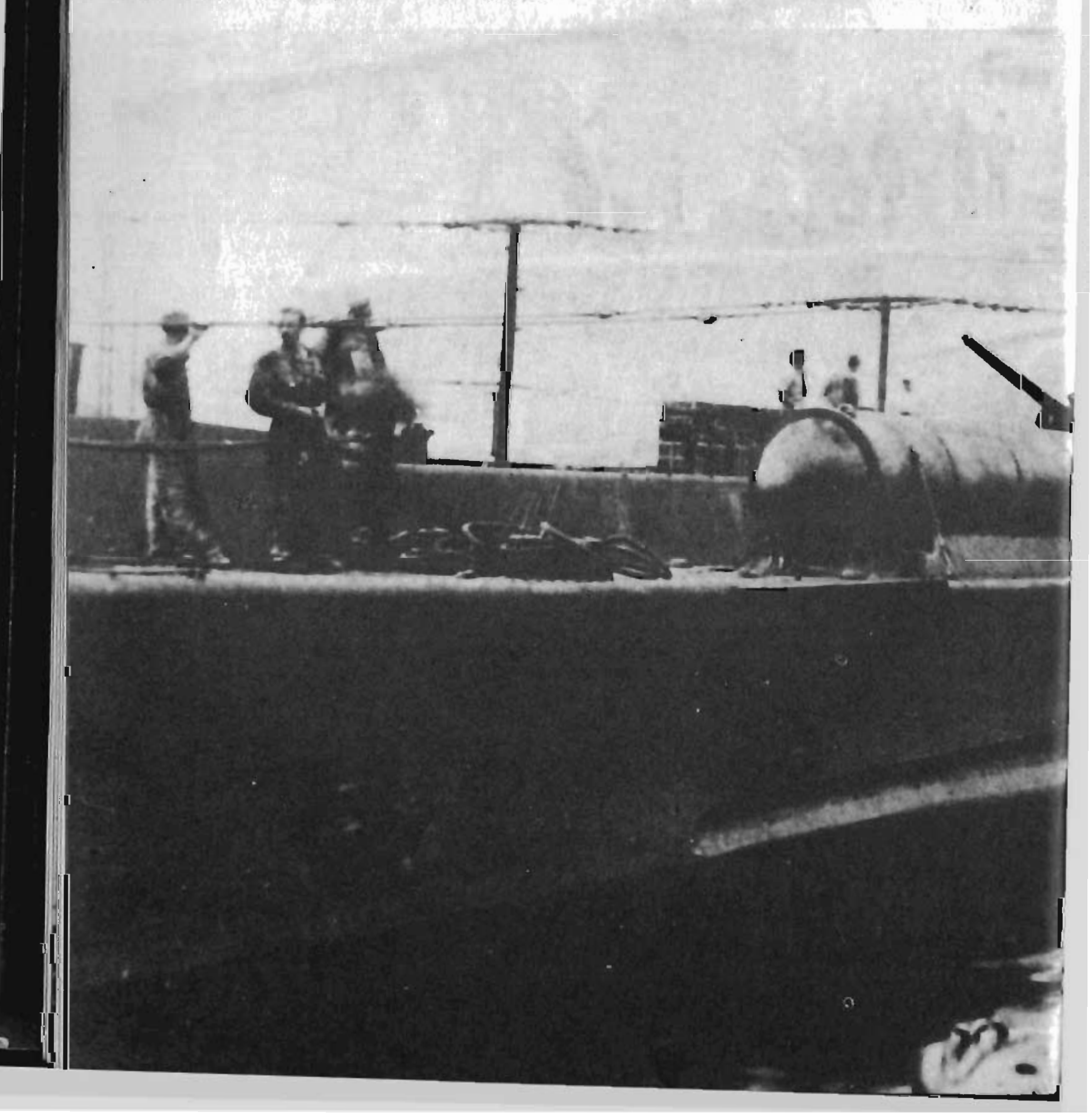
El submarino italiano Gondar, antes de su infortunado encuentro con la Marina británica.


GONDAR

orden de regresar porque no había buques enemigos que valiera la pena atacar. En el tornaviaje, el *Gondar* fue visto y atacado con cargas de profundidad por buques de la Marina británica y toda su dotación, entre quienes se encontraba el capitán de corbeta Toschi, un adelantado de los submarinos enanos y tripulante de un torpedo biplaza, cayó prisionera. A pesar de esta importante captura, los ingleses no adquirieron mayores conocimientos del proyecto o de la nueva arma.

El ingenio biplaza italiano medía 6,7 metros de longitud y 533 milímetros de diámetro y estaba provisto de una cabeza de combate desmontable con 225 kilogramos de alto explosivo. Su propulsión se encomendaba a dos hélices gemelas movidas eléctricamente y la profundidad se regulaba por medio de aire comprimido. Sus dos tripulantes se sentaban a caballo sobre él, por lo que para que no fueran arrastrados por la corriente de su precaria cabalgadura la velocidad estaba limitada a sólo 3 nudos. Era un artefacto desgarbado y poco fiable al que caía bien el nombre de «maiale» (cerdo) que le dieron sus utilizadores, que eran, a su vez, conocidos por «aurigas».

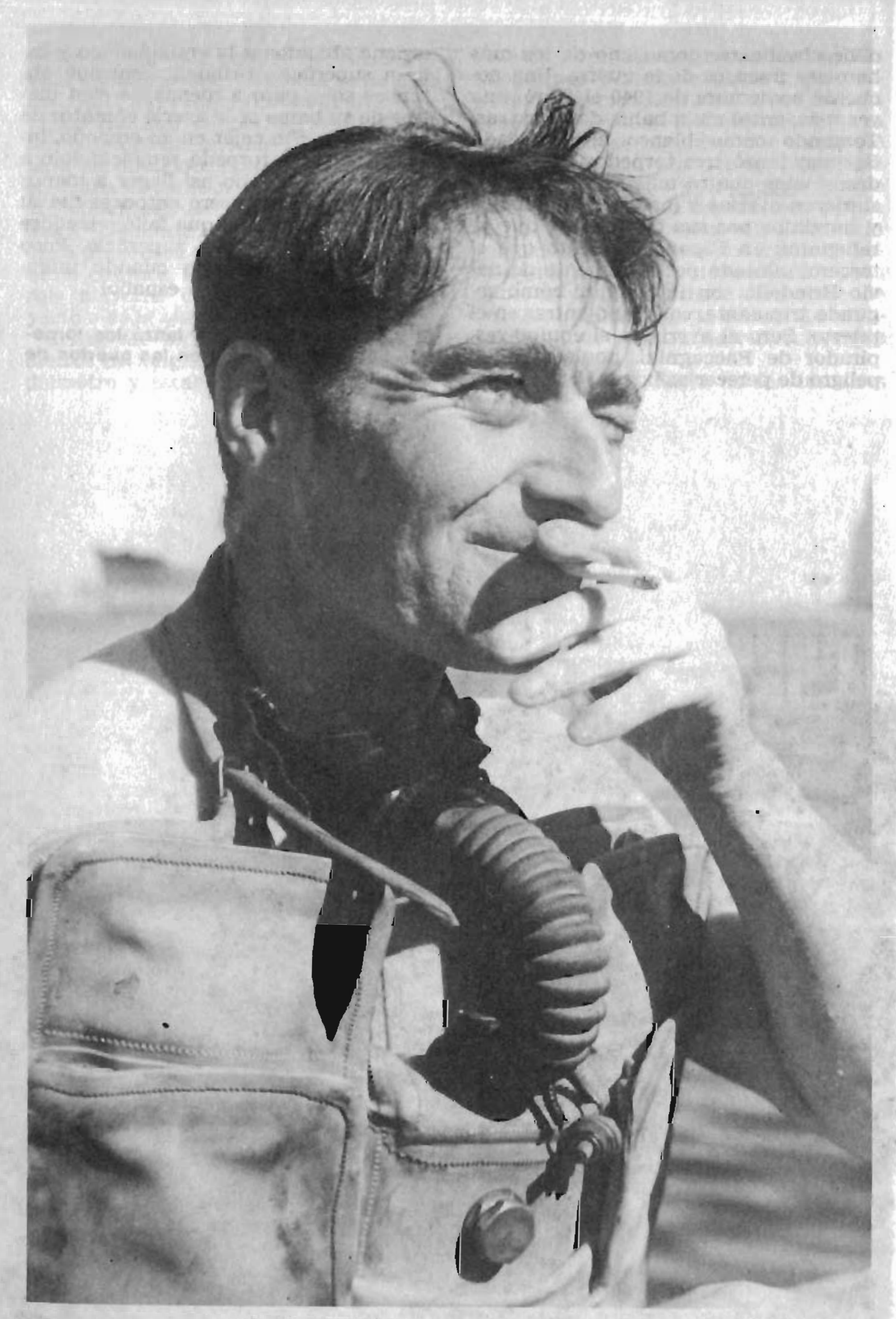
El siguiente intento de los italianos



debe clasificarse como uno de los más heroicos fracasos de la guerra. Una noche de noviembre de 1940 el *Scirè*, una vez más, entró en la bahía de Algeciras. Tomando como blanco al acorazado *Barham* lanzó tres torpedos tripulados desde unas cuatro millas. Dos de ellos sufrieron averías y fueron abandonados y hundidos por sus dotaciones, que se refugiaron en España, en tanto que el tercero, pilotado por el teniente de navío Brindelli, con Paccagnini como segundo tripulante, consiguió entrar en el puerto. Pero al averiarse el equipo respirador de Paccagnini, poniéndole en peligro de perecer asfixiado, Brindelli le ordenó abandonar la embarcación y salir a superficie. Brindelli continuó entonces solo, pero a menos de cien metros de su barco se le averió el motor de propulsión. Sin cejar en su empeño, intentó llevar el torpedo remolcándolo a brazo, consiguiendo así llegar a menos de treinta metros, pero entonces fue su propio respirador el que falló, viéndose así obligado a salir a superficie. Poco después fue capturado cuando intentaba abordar un barco español.

El submarino Scirè, **que lanzó los torpedos humanos italianos en los puertos de Gibraltar y Alejandría.**





Todavía se intentó un nuevo ataque a Gibraltar en mayo de 1941, otra vez desde el *Scirè*, ataque que fracasó, y en julio de 1941 dos torpedos tripulados, combinados con pequeñas lanchas rápidas, intentaron un ataque al puerto de Malta. Esta vez el objetivo era la destrucción de las defensas que obstruían la entrada del puerto, pero el ataque fue un completo fracaso pues la guarnición estaba alertada y la mayoría de los italianos dejaron su vida en el empeño: uno de los torpedos fue destruido por impacto directo, pereciendo su dotación instantáneamente; el capitán de corbeta Tesei, otro de los iniciadores de este tipo de ingenio, y un segundo, Pedretti, así como la dotación de una embarcación de superficie cayeron prisioneros.

Después de este ataque, el comandante general británico del Mediterráneo advirtió a las autoridades navales de Gibraltar que debían estar preparados para la eventualidad de ataques submarinos por parte de alguna clase de embarcación. Esta advertencia tuvo especial significado para el teniente de navío Bill Bailey, que entonces tenía el destino de Oficial de Seguridad de Recuperación de Minas. En cuanto recibió el aviso, pasó mensaje a todos los barcos estacionados en Gibraltar pidiendo voluntarios para adiestrarse en buceo en aguas poco profundas, con objeto de impedir, o al menos actuar como fuerza de disuasión contra tales ataques; en caso de que esto no diera resultado, se encargarían de desarmar cualquier artefacto explosivo que se encontrase adherido a un barco. A Bailey se le unió el teniente de navío L. K. P. Crabb y ambos constituyeron el núcleo del Equipo de Trabajos Submarinos (UWWP). Entre las múltiples obligaciones de esta unidad se encontraban las acciones a tomar en relación con torpedos humanos, desarme de cargas explosivas fijadas a las quillas de balance de los barcos o por medio de ventosas, retirada de cargas de profundidad de aviones caídos al mar y cualquier reparación submarina urgente, además de recuperación de cadáveres. Como diría, tristemente, años después, uno de sus componentes: «En nuestro tiempo libre, podíamos hacer lo que quisiéramos.»

Teniente de navío L. K. P. Crabb, que junto con el teniente de navío Bailey formó el Grupo de Trabajos Subacuáticos.

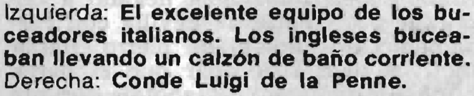
Con el tiempo, su principal tarea llegaría ser la ejecución de operaciones anti-torpedo biplaza, pero entre tanto aprendieron rápidamente otras cosas. Las minas adhesivas se fijaban magnéticamente, tanto por los dos hombres de dotación de los torpedos como por nadadores individuales. Estos últimos, conocidos como «Grupo Gamma», pasaban por inocentes marineros mercantes en puertos neutrales españoles durante el día, pasando al ataque por la noche como buceadores, ataviados con trajes de goma y armados con pequeñas, pero potentes minas. Algunas de ellas estaban diseñadas para que hicieran explosión al salir el barco a la mar, para lo cual sus espoletas funcionaban por medio de ruedas de paletas accionadas por la corriente de agua producida por la traslación del barco. Fue necesario el examen por el UWWP de todos los buques estacionados en Gibraltar por si se hubieran adherido minas a sus cascos.

La primera pieza importante cobrada por el UWWP se encontró sujeta con grapas a la quilla de balance del mercante *Imber*, que había llegado a Gibraltar procedente de Sevilla con cargamento de mineral de hierro. Había motivos para sospechar que el barco hubiera sido objeto de sabotaje durante su estancia en un puerto español y el entonces eficiente brazo derecho de Bill Bailey, el marinero de primera Ransomme, descubrió una mina. Por precaución, se sacó el barco de la dársena, remolcándolo a aguas poco profundas en bahía. Entonces se desmontaron varias cargas provistas de espoletas de paletas y de tiempo. Una vez desactivadas se comprobó que a los relojes de las espoletas de tiempo les quedaba muy poco tiempo de funcionamiento.

En el primer ataque llevado a cabo con éxito por los torpedos biplazas italianos en Gibraltar el 19 de septiembre de 1941 tomaron parte tres de estos ingenios. El que consiguió entrar en puerto estaba al mando del teniente de navío Vinsintini, llevando como tripulante a Magro. Habían sido lanzados desde la bahía de Algeciras desde el







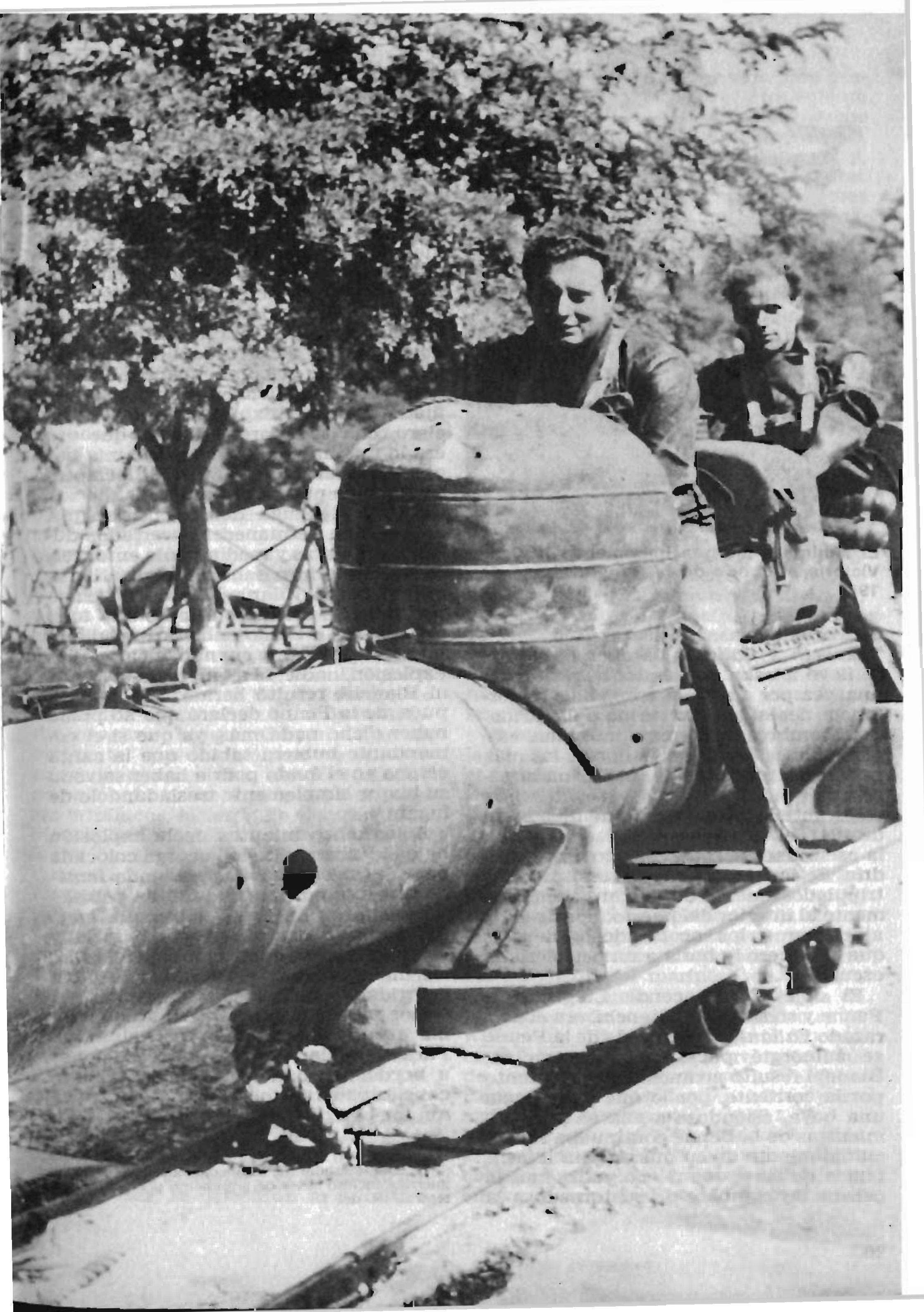
Izquierda: **El excelente equipo de los buceadores italianos. Los ingleses buceaban llevando un calzón de baño corriente.** Derecha: **Conde Luigi de la Penne.**

submarino *Scirè*, al mando del cual estaba el teniente de navío Valerio Borghese. Vinsintini, provisto de potentes tijeras corta-cables, estaba determinado a abrirse paso a través de las redes antisubmarinas que protegían el puerto, pero no tuvo necesidad de usar sus herramientas ya que la red se abrió para permitir el paso de un destructor y Vinsintini y Magro entraron por su estela. Desoués de haber fijado con éxito la cabeza de combate de su torpedo al *Denbydale*, salió de puerto, pasando, esta vez, por debajo de la red y dirigiéndose a la cercana costa española. Allí se reunió con las otras dos dotaciones y un oficial de marina italiano que, sin conocimiento de las autoridades españolas, dirigía las actividades de sabotaje desde este país neutral. El grupo regresó en vuelo a Italia, donde fueron recibidos en triunfo y se les concedió algún tiempo de permiso, regresando después para desencadenar nuevos ataques contra el puerto de Gibraltar.

Aunque las actividades de los italianos en Gibraltar se suspendieron durante algunos meses, la vigilancia de las autoridades británicas no cesó y el UWWP continuó recibiendo un valioso adiestramiento práctico. Día tras día el grupo de Bill Bailey buceaba bajo los buques amparados bajo la sombra del Peñón. No disponían de trajes de goma ni de aparatos de respiración bajo el agua como los italianos; su equipo consistía en el sistema de escape Davis, que estaba formado simplemente por unas botellas de oxígeno y un tubo respirador, el mismo equipo elemental utilizado para escape desde submarinos averiados atrapados en el fondo. Ordinariamente buceaban con un calzón de baño corriente.

El escenario de las operaciones de los italianos se desplazó al puerto de Alejandría, donde se les ofrecían tentadoras

Debajo: **El modelo original del torpedo humano italiano.**





El almirante Morgan imponiendo la Cruz Victoria al conde de la Penne. Marzo de 1945.

dos ricas piezas: los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant*. La operación, que se llevó a cabo con éxito, demostró de una vez por todas la tremenda importancia de esta nueva arma submarina. Seis hombres, con tres minúsculas embarcaciones, inutilizaron dos de las más poderosas unidades de la Marina británica.

Durante la noche del 18 de diciembre de 1941, el submarino *Sciré* emergió en la oscuridad fuera del puerto de Alejandría. Se lanzaron al agua tres torpedos tripulados que se deslizaron silenciosamente al interior del puerto; dos de ellos atacarían a los acorazados, mientras que el tercero lo haría a un petrolero de escuadra.

El objetivo del conde Luigi de la Penne y su segundo, Bianchi, era el acorazado *Valiant*, pero cuando de la Penne se sumergió para la aproximación, Bianchi resultó arrancado de su asiento por la corriente, por lo que nadó hacia una boya, asiéndose a ella en silencio, mientras de la Penne continuaba solo el cumplimiento de su misión. Sin la asistencia de su ayudante no podía unir la cabeza de combate de su torpedo a la quilla de balance del acorazado, de manera que montó en ella la espoleta de tiempo y la dejó caer justamente bajo el pantoque del barco. A continuación, hundió su torpedo, salió nadando a superficie y se reunió con Bianchi en la boya. A poco, ambos fueron vistos y llevados a bordo del acorazado. Conducidos ante el capitán de navío Morgan (después vicealmirante Sir Charles Morgan), fueron interrogados, pero no revelaron nada de sus actividades que habían estado desarrollando. Se les trasladó entonces al interior del buque, donde se les encerró en un compartimento lo más próximo posible al punto donde, presumiblemente, podían haber fijado cualquier explosivo, pues estaba claro, con toda probabilidad, que eso era lo que habían hecho; esto tenía por objeto, naturalmente, ver si la perspectiva de una nueva forma de suicidio soltaría las lenguas de los prisioneros. Después de permanecer encerrados durante dos horas y media y sólo entonces, de la Penne hizo saber al comandante que el barco volaría al cabo de cinco minutos. Se ordenó entonces que todo el personal a bordo subiera inmediatamente a cubierta y cuando la carga hizo explosión, nadie, ni siquiera de la Penne ni Bianchi, resultó herido. Mucho después, de la Penne declaró que no podía haber dicho nada más, ya que si el comandante hubiera sabido que la carga estaba en el fondo podría haber salvado su buque simplemente trasladándolo de lugar (*).

A los cinco minutos de la explosión bajo el *Valiant* estalló la carga colocada bajo el *Queen Elizabeth*, seguida inmediatamente por la voladura del petrolero. Las dotaciones de los otros artefactos nadaron hasta la costa egipcia y también fueron capturados, pero como los ingleses no revelaron lo que había ocurrido, los italianos no supieron hasta varios meses después que el ataque había resultado coronado por el éxito. Para disimularlo, se dieron recepciones a bordo, las bandas de música dieron conciertos en la toldilla y se mantuvieron los barcos encendidos de modo que

(*) Este episodio fue muy conocido después de la guerra e incluso sirvió de argumento para un drama teatral. (N. del T.)

ambos parecían listos para salir a la mar en cualquier momento. La flota de Mussolini perdió así una gran oportunidad. Se cuenta, aunque la anécdota es probablemente apócrifa, que en una de las recepciones un oficial de marina le dijo al C. N. Morgan (quien era un antiguo submarinista), un tanto zumbón: «Veo que sigue usted interesado en los submarinos.»

—¿Qué quiere usted decir? —contestó, supicaz, Morgan.

—Pues que veo que tiene su barco trimado a treinta pies —repuso el otro.

Hubo una interesante secuela de este ataque. El conde de la Penne después de pasar algún tiempo en un campo de prisioneros, fue puesto en libertad cuando Italia capituló y operó entonces con las fuerzas submarinas británicas. En marzo de 1945 fue propuesto para la Medalla de Oro por el príncipe heredero de Italia por su ataque al *Valiant* y se dio la circunstancia de que el almirante Morgan se encontraba presente en el acto de la imposición. Avanzando, tomó él mismo la medalla y la prendió en el pecho del valiente oficial que había dejado a su barco fuera de combate hacía menos de tres años.

En mayo de 1942 el *Queen Elizabeth* estaba varado en el dique flotante de Alejandría cuando los italianos decidieron repetir el ataque. Creyeron que un mercante, que también se encontraba en el puerto, estaba siendo utilizado como buque escuela para los buceadores británicos, hicieron de él su segundo blanco. Se lanzaron tres torpedos tripulados, pero esta vez encontraron preparado al adversario y las tres dotaciones fueron obligadas a abandonar sus torpedos bajo una lluvia de cargas de profundidad antipersonal; todos fueron capturados. Uno de ellos, el doctor Giorgio Spaccarelli pasó, en 1949, varios meses en Inglaterra con una beca de Medicina como invitado del Gobierno británico.

Hacia julio de 1942 las operaciones se trasladaron nuevamente a Gibraltar. Así, una mañana, una gran explosión, aparentemente justo bajo la superficie del agua, rompió el silencio de la bahía. Esto era algo nuevo, de manera que Bill Bailey y su ayudante, el marinero de primera Bell, se colocaron su primitivo aparato respirador y bucearon para averiguar qué había ocurrido. Firmemente adheridas a los fondos de varios barcos encontraron unos globos llenos de aire, semejantes a cámaras de automóvil, y, en el centro, un nuevo tipo de mina. Cortaron con sus cuchillos los flotadores y las minas cayeron al fondo, donde estallaron después inofensivamente. Estas minas estaban provistas también de una espoleta hidrostática que debía producir su explosión al reducirse la presión a la correspondiente a unos tres metros de profundidad. La primera explosión, que alertó a Bailey y Bell, fue producida por una de estas minas que se había deslizado del fondo de un barco subiendo a la superficie. Luego se supo que estas minas habían sido colocadas individualmente por nadadores del grupo «Gamma»: doce de ellos habían salido de la costa española para atacar a varios barcos; escogiendo cada uno su blanco, nadaron hacia ellos, llevando las minas en recipientes fijados a pecho y espalda. Cada mina pesaba poco más de dos kilos, carga suficiente para hacer un agujero de más de un metro de diámetro en las planchas de un barco. A pesar de los esfuerzos de Bailey y Bell, cuatro barcos resultaron averiados; todos los nadadores regresaron sanos y salvos a su refugio en la costa española.

Poco después de este incidente, Bailey se fracturó un tobillo y Crabb tomó el mando. Bell y él pronto tendrían ocasión de bucear bajo un antiguo buque de carga, el *Willowdale*. El propio Crabb describe así su experiencia:

«Para horror y sorpresa míos, me encontré acariciando un objeto cilíndrico de unos ochenta centímetros de largo, sujeto a la quilla de balance, a la altura de la cámara de máquinas, por medio de grapas. Fueron necesarios para quitarlo los esfuerzos del marinero de primera Bell y míos, junto con el contenido de una botella de ron que nos dieron en el *Willowdale*. El artefacto era de fabricación alemana y contenía tres espoletas de tiempo para una duración de veintiún días, además de una hélice para armar el mecanismo.»

En la noche del 7 de diciembre, a las 23,00 horas, se tocó alarma general cuando fueron econtrados dos italianos, empapados y ateridos de frío, por los

centinelas del muelle Sur del Gran Puerto. Se encontraban en puerto los acorazados *Nelson* y *Rodney*, además de dos portaviones. En bahía, estaban fondeados, entre otros, varios grandes buques de pasaje repletos de soldados americanos. Se ordenó inmediatamente a Crabb y a Bell que investigaran la obra viva de todos los barcos amarrados y fondeados, una orden excesiva, especialmente teniendo en cuenta que ninguno de los dos había buceado nunca de noche. No obstante, la cumplieron, sabiendo que en cualquier instante una carga o una mina podía hacer explosión.

Aquella noche hubo intentos de ataque por parte de tres torpedos humanos. El primero había sido gravemente averiado casi inmediatamente por cargas de profundidad lanzadas al azar por la mera sospecha; su dotación eran los dos hombres que habían sido capturados en el muelle Sur después de nadar en un esfuerzo agotador desde su inutilizado artefacto. El segundo fue ametrallado, resultando muerto su segundo tripulante; el piloto, Cella, regresó sólo con el torpedo. El tercero, al mando del teniente de navío Vinsintini y Magro como segundo tripulante se dirigió en derechura, como la vez anterior, hacia la red antitorpedo que protegía el antepuerto. Sin embargo, esta vez, se lanzaban constantemente cargas explosivas y una de ellas mató a aquel par de valientes. Sus cuerpos fueron recuperados y enterrados en el mar con honores militares. Los propios tenientes de navío Bill Bailey y Crabb (Crabbie, para los amigos) donaron la corona que, caballerosamente, se arrojó en su honor a las aguas de la bahía.

Los dos italianos capturados contaron una historia plausible, según la cual habían sido lanzados desde un submarino nodriza, una explicación de su presencia que los ingleses no tenían razón alguna para no creer. Pero aunque éstos lo ignorasen, se trataba sólo de una historia para ocultar la verdad; tras ella se escondía una de las más inteligentes historias de desfachatez en los anales de la guerrilla submarina.

Villa Carmela era un encantador chalet situado en Puente Mayorga, que estaba alquilado a Antonio Ramognino, un expatriado italiano que, aparentemente, no tenía más ocupación que dedicarse un poco a la pesca y atender a su tímida esposa, Conchita, que se recuperaba de las tensiones de la guerra en Italia. El general Molino, gobernador militar de la vecina Algeciras, era un visitante ocasional de la casa. Villa Carmela estaba apenas a unos cuatro kilómetros de la base naval británica de Gibraltar.

Pero, en realidad, los intereses del apacible caballero italiano eran mucho más mortíferos que su moderada afición a la pesca. Había sido uno de los promotores de la concepción de este nuevo tipo de ataques submarinos, que dio por resultado los torpedos biplazas. El teniente de navío Valerio Borghese, el comandante de submarino, sabía por amarga experiencia cuán peligroso era el lanzamiento de torpedos biplazas desde un submarino en aguas hostiles, de modo que envió a Ramognino a España para que buscase una base terrestre cerca de Gibraltar desde donde atacar a los buques del «seguro» puerto del Peñón. Y así fue como encontró Villa Carmela.

Cuando Italia entró en la guerra, el petrolero de 4.900 toneladas *Olterra* se encontraba inmovilizado en el puerto de Algeciras, donde fue inmediatamente hundido por su dotación. Allí permaneció con una desentendida dotación «neutral» española hasta el colapso de Italia, pero entretanto no permaneció precisamente inactivo. En el otoño de 1942, el teniente de navío Vinsintini tuvo una idea brillante, como resultado de la cual llegaron secretamente a Algeciras varios oficlaes de marina e ingenieros italianos que rápidamente pusieron manos a la obra, convirtiendo al *Olterra* en base para torpedos biplaza. A los españoles se les dijo que se estaba reparando el barco para que pudiera hacerse a la mar al terminar la guerra (*).

Los ingenieros cortaron una sección de unos siete metros y medio de ancho en el mamparo estanco que separaba el

(*) Dada la escasa simpatía con que se ha visto siempre en España la ocupación británica de Gibraltar, es lógico que las autoridades españolas no hicieran gran esfuerzo para demostrar otra cosa. Sin embargo, es de suponer que estuvieran al tanto de lo que ocurría, aunque se ignorase oficialmente. (N. del T.)

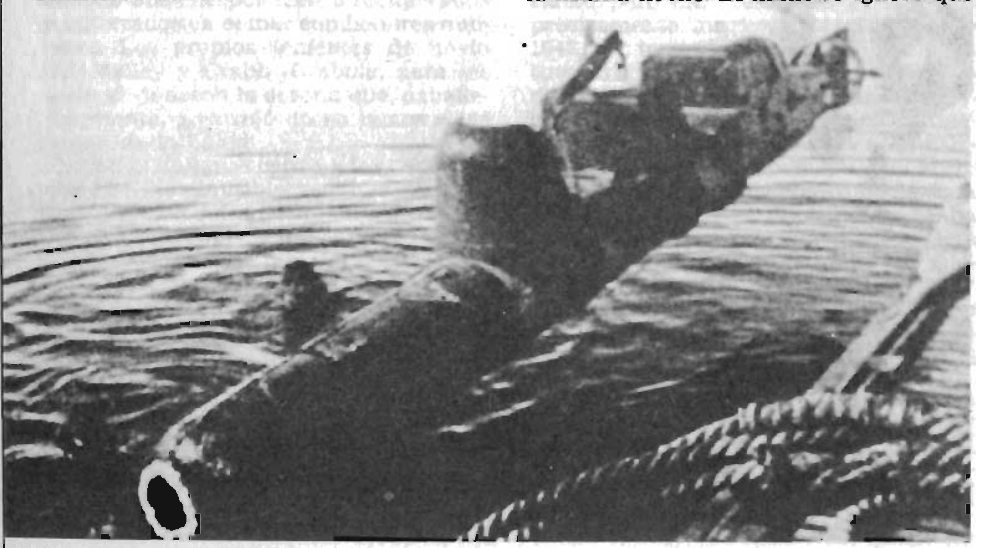
Arriba: **Villa Carmela, la base italiana en tierra para las operaciones contra los buques de Gibraltar.** Abajo: **Conchita Ramognino, en los terrenos de Villa Carmela, con el Peñón al fondo.**

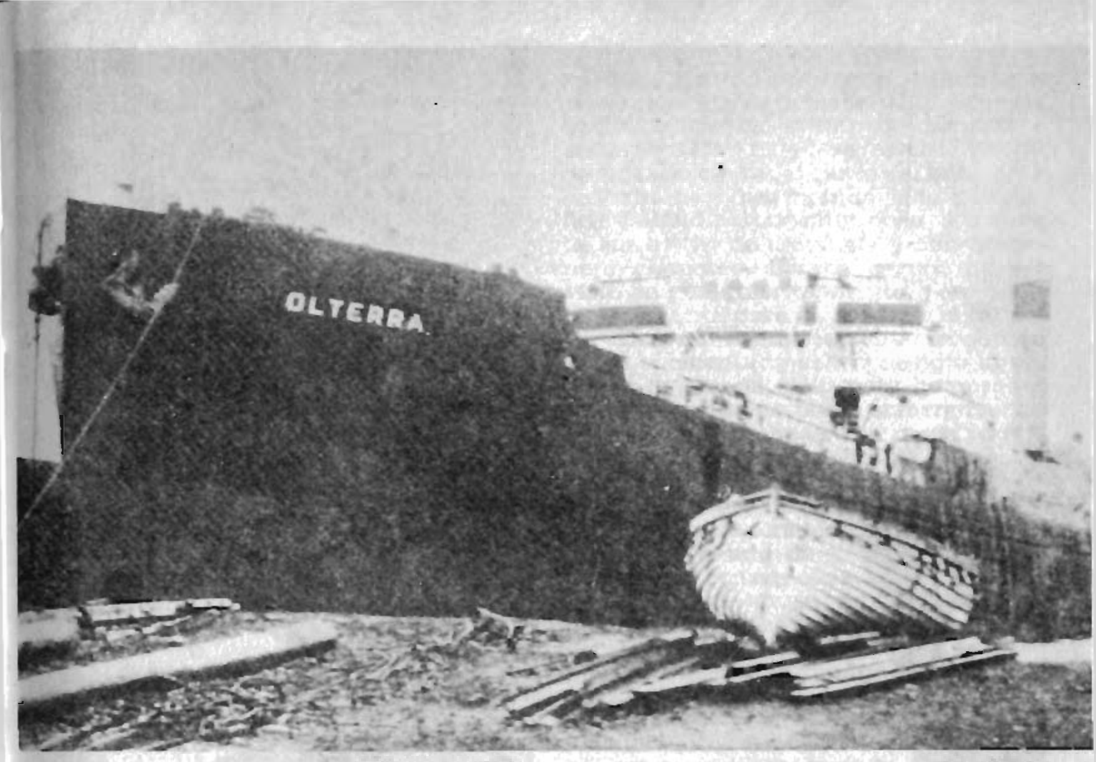


Teniente de navío Vinsintini. Abajo: **Los torpedos italianos se introdujeron subrepticiamente en España bajo sello diplomático robado en el Ministerio de Asuntos Exteriores italiano.**

pique de proa de la bodega, montando una plancha sobre goznes de modo que podía abrirse girando sobre ellos. Entonces se achicaron los tanques inundados de proa hasta que la roda emergió del agua, permitiendo el corte de una puerta de algo más de un metro de ancho, también montada sobre goznes, en el costado del barco; ésta se abría al pique, a poco menos de dos metros por debajo de la línea de flotación normal. Al volver el barco a su anterior posición, inundando de nuevo los tanques, la bodega quedaba en seco y el pique de proa inundado. Podían pasarse entonces dos torpedos biplazas, previamente montados en la bodega, y salir del barco por la porta abierta en éste, a unos dos metros de profundidad.

Los torpedos y equipos respiradores se introdujeron en España, procedentes de Italia, por valija diplomática. Para poder utilizar el sello diplomático por la vía ordinaria, los organizadores hubieran tenido que revelar sus planes a Mussolini, lo cual se estimó inconveniente dado que podría dar lugar a retrasos e incluso a una denegación de autorización por razones políticas. En vez de ello, un grupo de marinos se introdujeron subrepticiamente en el Ministerio de Asuntos Exteriores por la noche, haciéndose con el sello, que después de dejar su impresión en las cajas que contenían el material fue devuelto a su lugar la misma noche. El ministro ignoró que





El Olterra, **base de lanzamiento de los mortíferos torpedos biplazas.**

su oficina había sido asaltada por la Marina.

El resultado de esta aventura fue que el adormecido chalet se convirtió en almacén de explosivos y material auxiliar, así como acuartelamiento para sus utilizadores, en tanto que el *Olterra* llegó a ser la más eficiente plataforma de lanzamiento para los mortíferos torpedos biplazas. Del *Olterra* había partido la desafortunada operación iniciada el 7 de diciembre que terminó con la muerte de Vinsintini, comandante también del *Olterra*. Hasta mayo de 1943 no se recibió material y personal suficiente de Italia para intentar un segundo ataque. Entonces, por la porta submarina del *Olterra* salieron tres nuevos artefactos, al mando del capitán de corbeta Notari. Esta vez, los torpedos llevaban doble cabeza de combate y ejecutaron su ataque con éxito total. El *Pat Harrison*, un buque de carga de tipo *Liberty*, de 7.000 toneladas y el *Mahsud*, de 7.500 toneladas, resultaron gravemente dañados, a la vez que era hundido el *Camerata*, de 4.875; todos ellos en la bahía de Algeciras. Las tres dotaciones de los torpedos humanos regresaron al *Olterra* sin novedad.

El siguiente agosto, los mismos seis hombres estaban listos para otro ataque pero, en el último momento, el segundo de Notari tuvo que ser reemplazado por otro menos experimentado, llamado Giannoli. Se destruyeron tres barcos: el *Harrison Grey Otis*, un *Liberty* de 7.000 toneladas; el *Stanridge*, carguero de 6.000 y el petrolero noruego de 10.000 toneladas *Thorshovdi*. Los tres torpedos humanos regresaron al *Olterra* pero sólo con cinco hombres; Giannoli se perdió. El objetivo de Notari y Giannoli era el *Harrison Grey Otis*. Cuando estaban fijando la carga al casco del barco, Giannoli empezó a sentir síntomas de intoxicación por oxígeno y tuvo que abandonar el artefacto, que inmediatamente empezó a ganar profundidad, fuera de control. Notari no abandonó su torpedo, que descendió hasta treinta y cinco metros rápidamente mientras que él, gra-

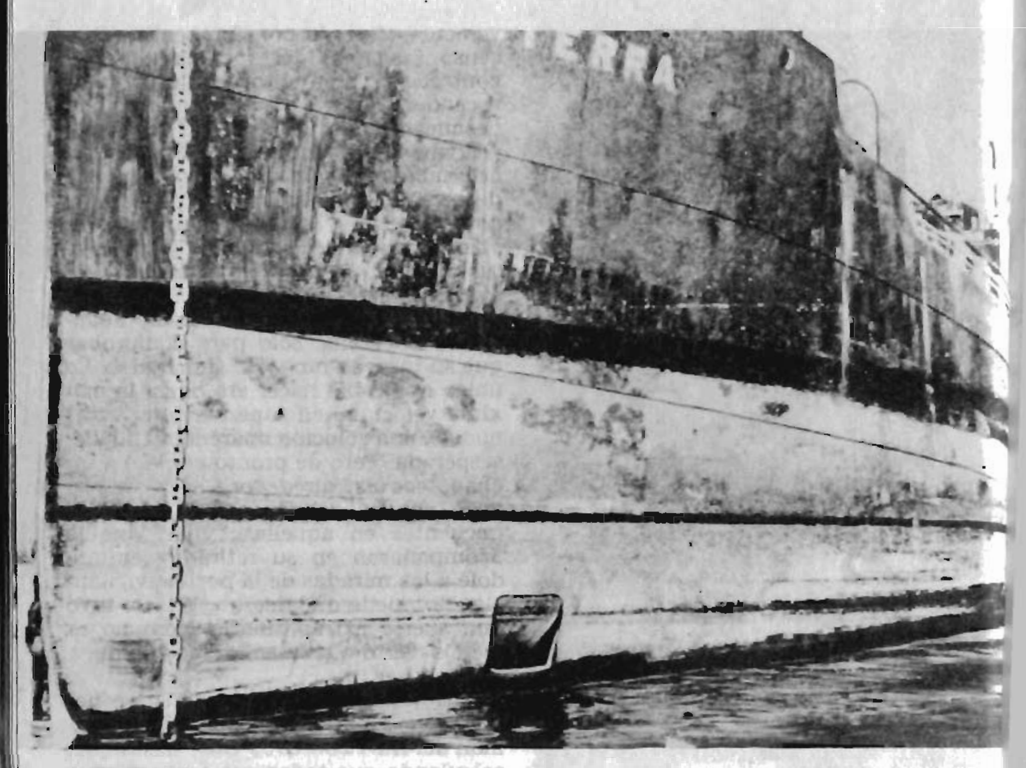




vemente afectado por el repentino descenso, manejaba desesperadamente los controles. Por fin el torpedo comenzó a ascender. Notari, ya se estaba viendo desnucado contra el casco del barco que acababa de minar cuando salió a superficie fallándole por muy poco, a menos de un metro de distancia y con un sonoro chapoteo. Estaba seguro de ser visto en cualquier momento, pero, afortunadamente para él, no ocurrió tal cosa. Una vez completamente recobrado de su accidentada salida decidió abandonar la escena, sólo para comprobar que su torpedo no podía sumergirse. Lo único que cabía hacer era poner la máxima velocidad en superficie (unos tres nudos), una solución aparentemente desesperada. Pero de pronto empezó a oír chapoteos a su alrededor y saltó ante su vista una banda de delfines, bastante frecuentes en aquellas aguas, que le acompañaron en su retirada ocultándole a las miradas de la posible vigilancia. No puede dudarse que Notari tuvo una suerte extraordinaria, pero no es menos cierto que la suerte acompaña a los audaces.

Entretanto, Giannoli también se había recuperado sentándose sobre el timón del *Harrison Grey Otis;* hasta que, calculando que todos sus compatriotas estarían ya a salvo, pidió ayuda a gritos y fue izado a bordo por un asombrado marinero que lo llevó inmediatamente a presencia del capitán del barco. Este, sin pérdida de tiempo, hizo la señal de llamada a la lancha de servicio que trajo a bordo al marinero de primera Bell, el buceador de guardia. Habían transcurrido ya unas dos horas y media desde la colocación de la carga y ésta, por tanto, debía hacer explosicón en cualquier momento. El italiano fue transferido a la lancha, quedando en ella bajo la vigilancia de un marinero. A pesar del evidente peligro, Bell se preparó para lanzarse al agua y tenía ya pasada una pierna por encima de la borda cuando se produjo la explosión, que abrió un gran boquete al *Harrison Grey Otis*. Pero, al propio tiempo, también arrancó una gran esquirla de acero que hirió gravemente al marinero que custodiaba

El teniente de navío Crabb, en el centro, con dos miembros del UWWP en Gibraltar.



Vista del Olterra, **mostrando la porta abierta en su amura desde la cual salían los torpedos, en el puerto de Algeciras.**

a Giannoli (este marinero, llamado Horace K. Webster, estuvo tres semanas inconsciente. No recordaba nada del incidente hasta que leyó los detalles de la acción siete años después, en 1950. En menos de una hora ya estaban Bell y Crabb en el agua tratando de localizar el resto de las cargas.

Este fue ya el último ataque realizado en Gibraltar. En septiembre de 1943, después del armisticio con Italia, el general gobernador de Algecrias, antiguo visitante de Villa Carmela, se enteró, consternado, del asunto del *Olterra* y trató de destruir rápidamente las pruebas antes de que llegasen los ingleses, con el fin de evitar las consiguientes complicaciones políticas; lo consiguió sólo en parte, pues cuando Crabb subió a bordo aún pudo encontrar piezas de tres de los torpedos humanos en perfecto estado. Con la ayuda del capitán de corbeta Malim, ingeniero torpedista y Mr. Clark, técnico civil en torpedos, Crabb pudo reconstruir un torpedo biplaza completo a partir de los componentes de los tres hallados y con Bell, ya suboficial, hizo varias salidas de prueba. Lo bautizaron con el nombre de *Emily* y, hablando de estas pruebas, hace algunos años, Crabb decía:

«La primera ocasión que lo probé fuera de puerto pasé los peores minutos de mi vida. Fue una suerte llevar como pasajero al suboficial Bell; se nos había pedido por ciertos científicos que hiciéramos una serie de corridas a lo largo de las redes antitorpedo que cerraban la entrada del puerto. De repente, la corriente me arrastró contra las mallas de la red. No era mucho lo que podía hacer para evitarlo y, de hecho, antes de poder intentar nada me encontré atravesado en mitad de la red, bien atrapado y con Bell todavía al otro lado de ella. En medio de nuestro nerviosismo y temor por nuestro valioso juguete, por poco no resultamos estrangulados, debido a que

como no estábamos acostumbrados a la blandura de la boquilla del respirador italiano, creíamos que se nos había terminado el oxígeno y tuvimos que ponernos en pie sobre el torpedo tratando de aspirar una bocanada de aire con el fin de poder continuar nuestros esfuerzos para salvarlo.»

En aquella ocasión consiguieron salvarlo, pero luego ocurrió algo que, se dijo, conmovió profundamente a Crabb. Su informe oficial del incidente sugiere un fallo mecánico más que un error por su parte:

«7 de enero de 1944.—Pérdida de torpedo humano.—Informe del tripulante, teniente de navío L. K. P. Crabb, RNVR.

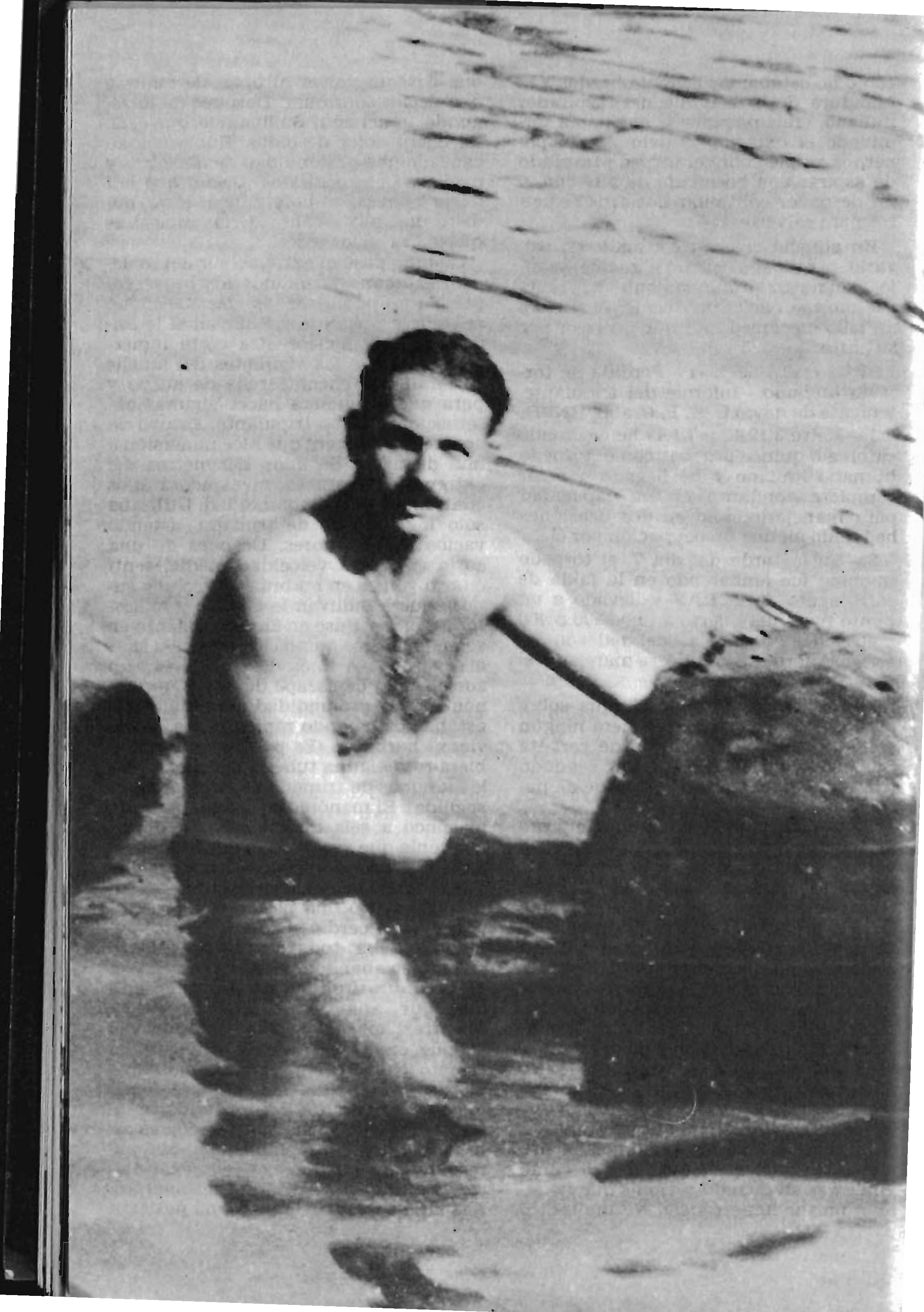
1.—Entre 3.12.42 y 7.1.43 he efectuado catorce o quince pruebas con el torpedo humano italiano y he llegado a tener completa confianza en mi capacidad para manejarlo; sólo en dos ocasiones he tenido alguna preocupación por él...

2.—En la tarde del día 7, el torpedo humano fue embarcado en la falúa de salvamento de la RAF y llevado a un punto fuera del puerto a unos 300 ó 400 metros del extremo sur del malecón exterior. Aparte de una ligera marejada, el tiempo era inmejorable.

3.—Se arrió el torpedo al agua sobre las 18,40 horas sin que recibiera ningún golpe indebido y el capitán de corbeta Sullivan ocupó su puesto como segundo tripulante mientras que yo actué de patrón.

Lo primero que hice fue abrir el grifo de inundación y asegurarme de que mi válvula exterior de aire estaba abierta... Entonces empecé a alejarme del bote. Hice inmersión hasta que el agua me llegó a la barbilla usando para ello las bombas de trimado y goberné a llevar un rumbo paralelo al malecón. Después de comprobar que el capitán de corbeta Sullivan se encontraba bien con su aparato respirador, hice una corta inmersión a unos dos metros y medio de profundidad para que se fuera adaptando al aparato. Al salir a superficie todo parecía estar bien, con la excepción de una ligera filtración de agua en su traje. Estas filtraciones ya las habíamos experimentado tanto el suboficial Bell como yo de vez en cuando y vimos que no tenían mayor importancia. No me indicó que deseara volver al bote, de manera que decidí continuar. Después de la segunda inmersión, Sullivan se quejó de un ligero dolor de oídos. Habíamos alcanzado una profundidad de unos tres y medio a cuatro metros. Decidí que era mejor regresar al bote y dejar a mi 'número dos' allí a causa de las molestias que sufría en los oídos.

Cuando pasé el extremo sur del malecón, estaban encendidos los proyectores. Yo no podía ver las luces del bote, así que le pregunté a Sullivan si le importaría que hiciese otra corta inmersión para que los vigilantes del muelle tuvieran que encontrarnos de nuevo y para que él pudiera hacer algunas observaciones como tripulante. Estuvo de acuerdo de manera que hice inmersión a una distancia de unos 150 metros del extremo del malecón, nivelando a unos cuatro metros de profundidad. Utilizaba sólo los tanques de trimado, estando vacíos los exteriores. Después de una corta carrera a velocidad media, sentí cuatro golpes en mi brazo derecho y supuse que a Sullivan le volvían a molestar los oídos. Puse en funcionamiento en seguida las dos bombas y empecé a salir a superficie. A unos dos metros, oí un suave ruido de escape de aire y mi manómetro de profundidad me señaló que estábamos bajando rápidamente. No se vieron burbujas. (Es posible que se hubiera roto alguna tubería exterior y que los tanques de trimado se inundaran en seguida). El manómetro estaba pasando de cinco a seis metros cuando decidí que tenía que ver cómo le iba a mi pasajero. En una inmersión anterior, llevando al suboficial Thorpe como segundo, éste sufrió una perforación de tímpano y casi perdió el conocimiento. Sullivan estaba todavía en su asiento cuando yo abandoné el mío y me dirigí a él. Le di un tirón del hombro y le indiqué que abandonábamos el barco. Mientras, me así al tubo exterior del tanque externo e intenté volver a mi asiento. No pude conseguirlo y noté que la presión del agua me estaba comprimiendo la máscara del respirador contra la cara. Parecía que el torpedo se estaba hundiendo rápidamente. Me parece que paré, o al menos reduje la velocidad antes de separarme del aparato. Al salir a superfició, observé mi posición



lo mejor que pude, dadas las circunstancias.»

La primera de las dos ocasiones que Crabb menciona al principio de su informe que tuvo alguna preocupación por su aparato, fue cuando se encontró atrapado en la red antitorpedo, y la segunda fue en cierta ocasión en que entraron 16 litros de agua en el compartimento de baterías, lo que hizo dificilísimo salir de la inmersión.

La pérdida del juguete de Crabb, aunque fuera un drama personal, no produjo verdadero perjuicio, ya que se habían hecho pruebas suficientes para obtener información muy valiosa.

A la caída de Italia, se envió a Crabb a este país con una comisión volante para establecer contacto con los miembros de la IX Flotilla italiana, que había sido el núcleo donde se formó el personal utilizador de los torpedos, y recabar su ayuda, si fuese posible. No tuvo que buscar mucho: en cuanto tuvieron noticia de su llegada fueron ellos mismos quienes acudieron a su encuentro. Así conoció a la mayoría de los hombres que habían atacado Gibraltar, y no hay duda de que tenían mucho que hablar. Rieron cuando uno de ellos contó que, después de un ataque nocturno, había estado presenciando, disfrazado de vendedor de naranjas, a Crabb que buceaba bajo su barco para sacar una mina adhesiva que él mismo había colocado pocas horas antes.

También una señora ofreció sus servicios a Crabb como secretaria. Explicó que su marido había encontrado la muerte en Gibraltar y que quería mantener contacto con hombres como él. Era la viuda de Vinsintini, en honor del cual Crabb y Bailey habían arrojado una corona al mar en aguas de Gibraltar. Estuvo trabajando como secretaria de Crabb hasta que terminaron las hotilidades en Europa.

Crabb organizó a sus ex-enemigos en grupos de dragaminas humanos, que buceaban hasta los fondos fangosos de los puertos en busca de minas activas, una ocupación realmente poco recomendable.

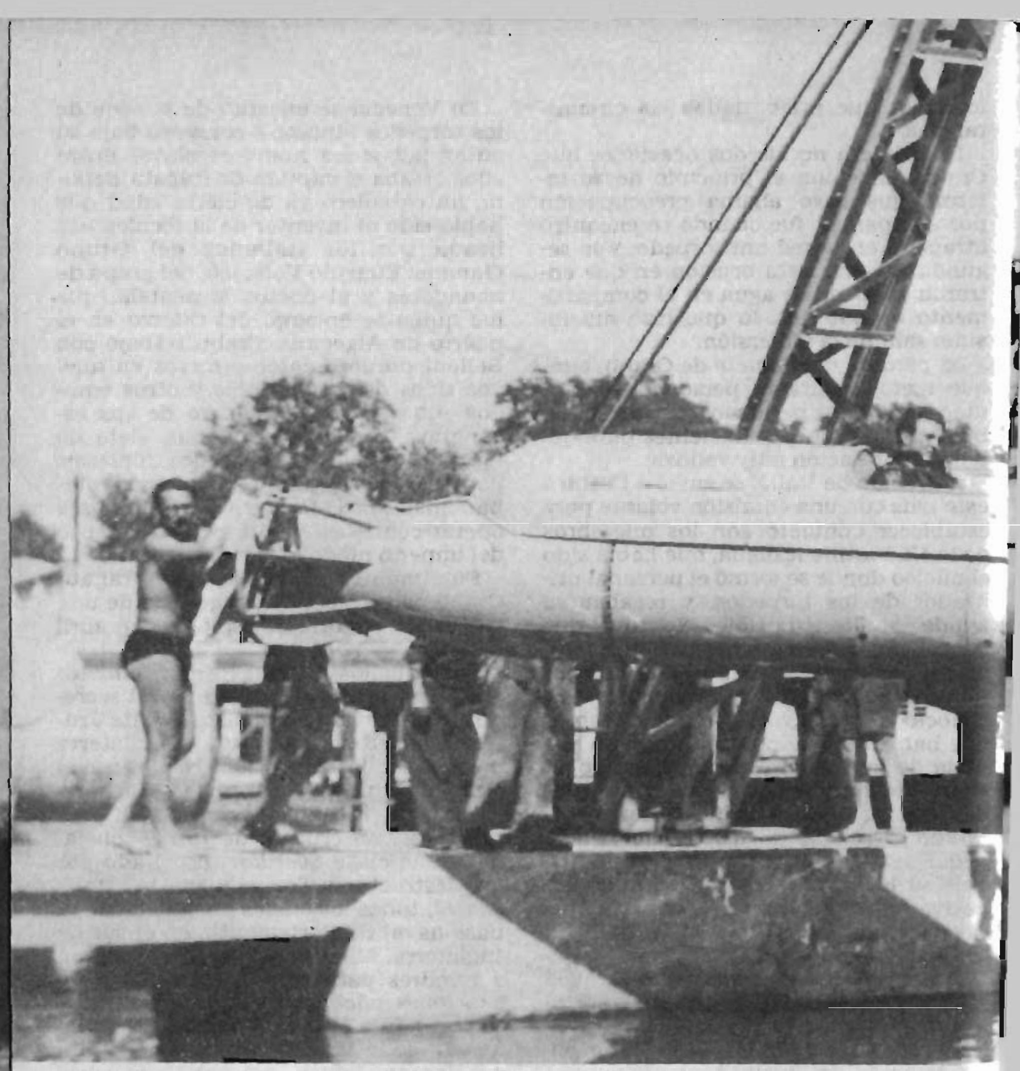
Eugenio Volk, a quien conoció Crabb en su Centro de Venecia después de la caída de Italia.

En Venecia se encargó de la sede de los torpedos biplaza y conservó bajo su autoridad a los hombres clave. Entre ellos estaba el capitán de fragata Belloni, un caballero ya de cierta edad que había sido el inventor de la técnica utilizada por los italianos del Grupo Gamma, Eugenio Volk, jefe del grupo de nadadores y el doctor Muscatelli, que fue quien se encargó del *Olterra* en el puerto de Algeciras. Crabb trabajó con Belloni durante catorce meses en nuevos tipos de respiradores y otros equipos submarinos y recuperó de sus escondites en aguas profundas, siete de los más avanzados torpedos biplazas, poniéndolos a punto. Los italianos estaban ansiosos de formar una flotilla para operar contra el Japón, pero el colapso del imperio nipón lo hizo innecesario.

Finalmente, el capitán de fragata Crabb pasó a ser el protagonista de una fantástica historia de espionaje en abril de 1956.

Por aquellos días, el Primer Ministro soviético, mariscal Bulganin y el secretario del Partido comunista, Nikita Jruchov, hicieron una visita a Inglaterra para tratar de asunto comerciales con el Primer Ministro británico, Anthony Eden. Los visitantes llegaron en el *Ordzonikidzè*, un crucero de 15.450 toneladas de la clase *Sverdlov*, escoltado por los destructores *Sovershenny* y *Smotryaschi*, todos los cuales amarraron en la base naval de Portsmouth, en el sur de Inglaterra. Mientras los políticos fueron a Londres para sus conferencias y recepciones oficiales, Crabb, ya retirado, se trasladó a Portsmouth con un joven agente de la Inteligencia Naval británica, Bernard Smith, con objeto de echar una mirada subrepticia a la obra viva del crucero. Por entonces corría un torrente de rumores sobre que los buques de combate soviéticos tenían portas secretas bajo el agua a través de las cuales podían lanzarse minas atómicas, misteriosos domos de sonar y otros equipos secretos.

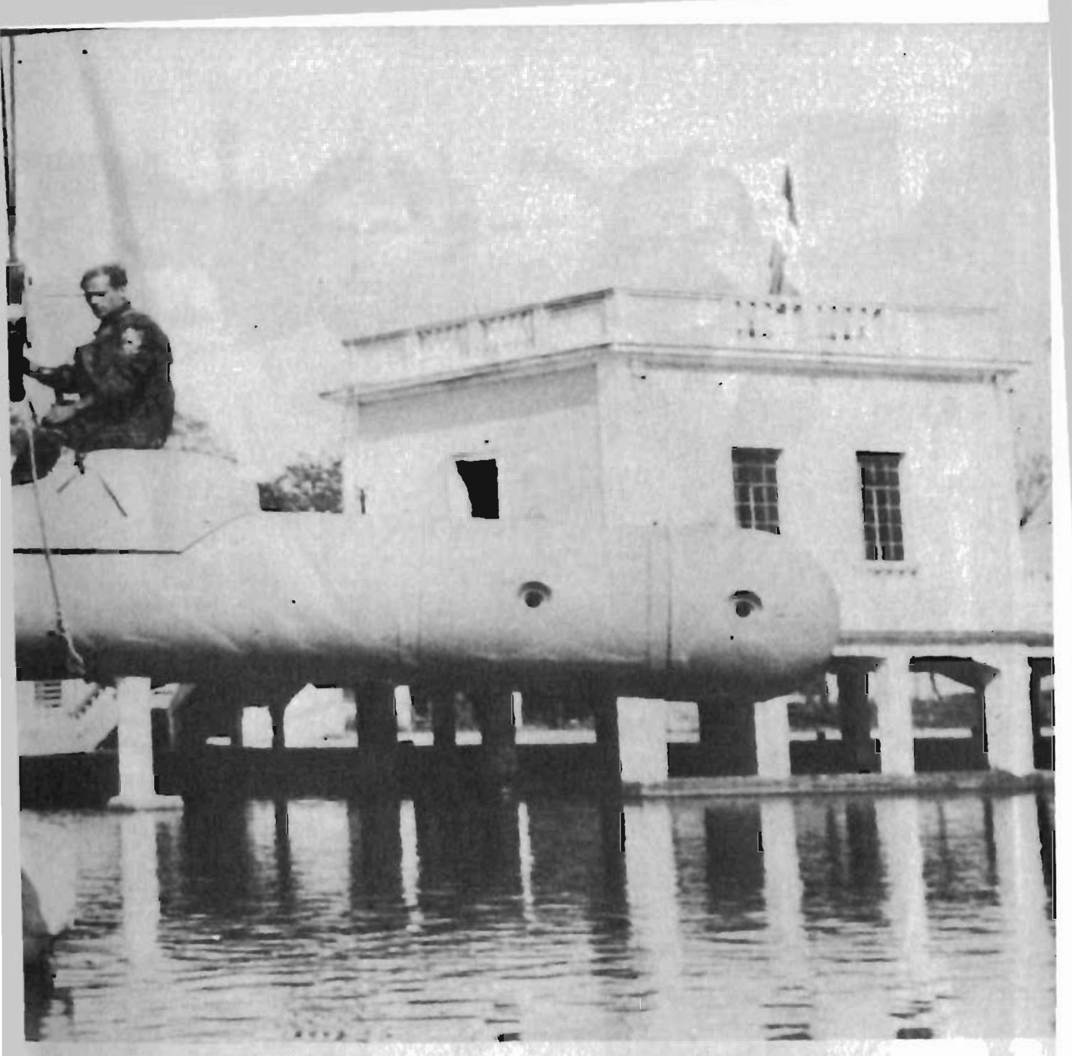
Era práctica corriente entre los buceadores inspeccionar los fondos de los barcos de otros países cuando se presentaba la oportunidad. Ya en otra ocasión los marineros ingleses habían intercambiado gentilezas, en Rusia, con los buceadores soviéticos cuando éstos



inspeccionaban su barco. Pero en Portsmouth todo fue muy distinto.

La misión comercial era tan importante que el Primer Ministro había dado instrucciones especiales de que no debía hacerse nada que pudiera ofender a los visitantes rusos —en sus habitaciones no debían instalarse micrófonos ocultos ni debía favorecerse cualquier otro tipo de operaciones secretas—. Pero, al parecer, el mensaje no llegó a las categorías inferiores del Servicio de Inteligencia Naval.

Crabb, que ya había llevado a cabo anteriormente una operación similar con éxito, fue contratado por la cantidad de cien libras esterlinas. Entonces tenía cuarenta y seis años y estaba muy desentrenado y en baja forma. Utilizó traje y equipo respirador prestados por un amigo de una compañía londinense dedicada a este material y en el amanecer del día 19 de abril se sumergió en Portsmouth para nadar los sesenta y cinco metros que le separaban de los barcos rusos. Emergió brevemente cerca de los buques para ajustar su equipo respirador y fue visto por un marinero de guardia ruso, que no hizo nada por el momento, aunque informó de ello algún



Tipo más moderno de torpedo biplaza, en una base experimental.

tiempo después. Crabb se sumergió de nuevo y ya no volvió a vérsele vivo.

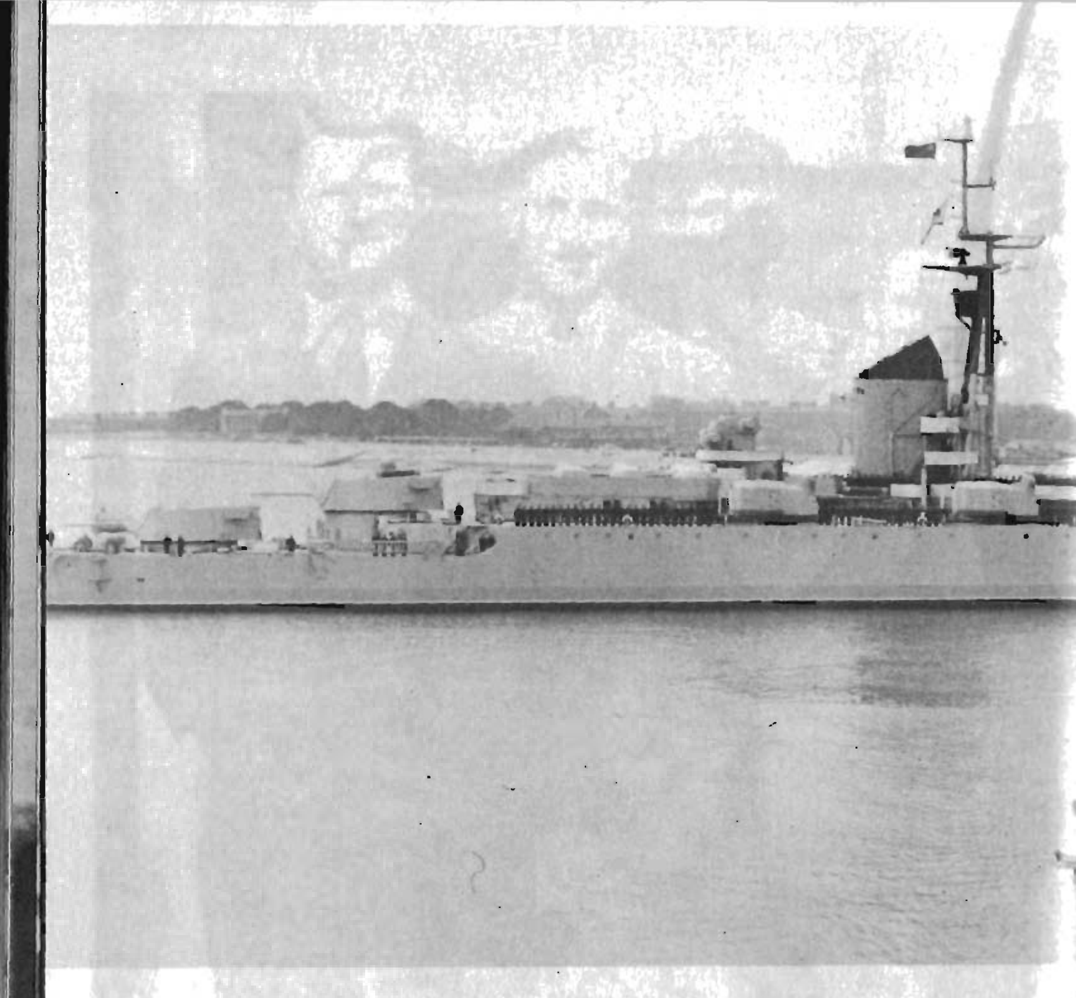
La explicación más probable es que hizo una inmersión demasiado profunda con oxígeno, perdió la boquilla del respirador y se ahogó. El oxígeno puro, si se respira durante cierto tiempo a más de diez metros de profundidad se convierte en un peligroso veneno incluso para el hombre mejor preparado y el *Ordzonikidzè* calaba siete metros y medio.

El agente de Inteligencia Naval, Bernard Smith, se asustó al ver que Crabb no regresaba, se identificó ante la policía local y les dio instrucciones para que hicieran una visita al hotel Sallyport, donde se habían hospedado, e hicieron desaparecer toda evidencia de su estancia. Pero, entre tanto, un periodista independiente, Peter Marshall, venteó que algo ocurría, visitó el hotel y vio los nombres de Crabb y Smith en el registro. Fue a buscar un fotógrafo para obtener una fotografía del registro pero cuando volvió se encontró con un



Reunión de posguerra: de izquierda a derecha, Crabb, Place, Magennis, Waldron, Fraser, Gleeson y Cameron.





asombrado gerente que le dijo que había llegado un inspector de policía quien, simplemente, arrancó la hoja del registro y se la llevó. Marshall comunicó por teléfono estas noticias a Fleet Street y desencadenó un furor nacional. Crabb, el héroe de la guerra se convirtió en Crabb, el mayor espía de la paz. Su nombre apareció en los titulares de todos los periódicos del mundo. La historia colectiva encontró campo abonado y se conmovió la beatería horrorizada ante la evidente traición a la hospitalidad nacional. Los únicos a quienes no pareció afectarles todo aquel revuelo fueron los propios rusos, quienes parecían más bien ligeramente divertidos. El partido de la oposición en el parlamento aprovechó la oportunidad para poner en apuros al gobierno y pidió un debate sobre el asunto. En un paralamento lleno de murmullos y sin un solo escaño vacío, se puso en pie el Primer Ministro para declarar que, aun no siendo posible por razones de interés nacional revelar todos los detalles del incidente, quería rendir homenaje al intrépido desaparecido.

En el puerto de Portsmouth, el cadáver de Crabb, lastrado por las botellas de oxígeno, traído y llevado, golpeado de un lado a otro por las mareas, acabó enredado en un despojo hundido del cercano puerto de Langston; la mitad inferior de su cuerpo, sujeto por el traje de inmersión, se desprendió y salió a superficie en el puerto de Chichester, catorce meses después. En la correspondiente investigación, los restos fueron identificados fuera de toda duda



como los del capitán de fragata Crabb. Fue enterrado en el cementerio de la catedral católica de Portsmouth, dominando el lugar en el que se había adiestrado, trabajado y hallado su fin.

El crucero soviético Ordzonikidze a su llegada a Portsmouth con los dirigentes rusos Bulganin y Jruschov en su visita oficial a Inglaterra. Abril de 1956.

Los ingleses en Occidente

Después de los afortunados ataques que llevaron a cabo los torpedos biplazas italianos a los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant* en Alejandría, Winston Churchill envió un mensaje urgente en enero de 1942 a los jefes de Estado Mayor pidiendo un informe sobre lo que se estuviera haciendo para emular las hazañas de los italianos en el Mediterráneo. Con su característico y enérgico estilo, Churchill preguntaba si había alguna razón para que los ingleses fueran incapaces de la misma agresividad que los italianos habían demostrado o, por qué no, aún mayor, con los mismos procedimientos.

Este mensaje galvanizó especialmente al almirante Sir Max Horton, GCB, DSO (*), jefe de la flota submarina y, probablemente, el más distinguido submarinista del mundo. Evidentemente el Almirantazgo no había estado ciego ante la situación: de hecho, disponía ya de abundante información sobre este nuevo método de guerra utilizado por la Marina italiana. Sabían, por ejemplo, que los italianos habían estado considerando la idea de los torpedos tripulados desde el final de la Primera Guerra Mundial. También se sabía de fuentes de la inteligencia británica en Italia, que los italianos habían esbozado sus líneas principales ya en 1935. Incluso se sabía que entre sus planes había un ambicioso proyecto para un «Pearl Harbour» submarino con unos 2.000 buceadores que atacarían a las flotas francesa y británica. Se habían cursado inmediatamente órdenes a los expertos ingleses para el estudio de esta forma de guerra en todos sus aspectos así como para la producción y desarrollo del equipo y reclutamiento y adiestramiento de los hombres necesarios para utilizarlo.

Un factor importante a tener en cuenta era que las operaciones iniciales casi seguramente no tendrían lugar en las templadas aguas del Mediterráneo sino en los helados mares próximos a la costa de Noruega, con sus numerosos fiordos, en los que acechaban los acorazados alemanes, una constante amenaza para los convoyes mercantes que constituían el cordón umbilical de Inglaterra. Por consiguiente, los trajes de inmersión tenían que diseñarse de modo que proporcionaran la máxima protección contra el frío. También era necesario disponer de un aparato respirador del que no escaparan burbujas delatoras que pudieran advertir a la vigilancia enemiga de la presencia de los buceadores. Además de todo esto había que contar con el factor tiempo. El trabajo er

El aparato de escape Davis, anteriormente usado para salir de submarinos averiados; se utilizó como equipo respirador normalizado para los buceadores ingleses.

(*) Caballero de la Gran Cruz del Baño y Orden de Servicios Distinguidos. (N. del T.)



urgentísimo y debía terminarse con la mayor diligencia.

Los equipos respiradores de buceo a base de oxígeno eran prácticamente desconocidos, a excepción del Aparato de Escape Davis (DSEA) utilizado para salir de submarinos averiados y que fabricaba la casa británica Siebe Gorman. Esta misma firma también había producido un respirador de oxígeno llamado «Amphibian Mark I» que permitía al buceador trabajar a una profundidad de hasta treinta pies (nueve metros) durante un tiempo comprendido entre cuarenta minutos y una hora. Este equipo funcionaba según el principio de «respiración pendular» de tal manera que el oxígeno que lleva el buceador y los gases de la espiración conteniendo todavía una alta proporción de oxígeno, se filtran a través de un cartucho absorbente de anhídrido carbónico para volver al pulmón artificial. Durante este proceso no se emiten burbujas, de manera que satisface una de las condiciones exigidas, que es la discreción.

En 1941 un oficial de Servicios Especiales se adiestró en el uso del equipo de oxígeno «Amphibian» en un tanque experimental de buceo especialmente construido para ello y después efectuó pruebas reales cruzando el río Halford. Vestía un traje de caucho sobre ropa de buzo de gruesa lana. El traje de goma tenía aberturas para cabeza, pies y manos y posteriormente fue conocido como «traje de libre inundación». El agua penetraba en el traje y mojaba el cuerpo y el indumento interior de lana quedando retenida y haciéndose algo más templada que el agua exterior, aislando así al buceador contra el frío. Posteriormente se superaron en gran medida todos los problemas inherentes a la protección del buceador contra el agua fría y a la provisión de un aparato respirador seguro.

La palabra «seguro», refiriéndose a un aparato respirador de oxígeno no debe tomarse demasiado al pie de la letra. Las razones para esto quizá se explicarán mejor con la transcripción de parte de un informe redactado por un científico que fue prácticamente el iniciador en Inglaterra de todos los modos de la guerra subacuática, el hoy fallecido Quentin Reevés, más conocido en Ex- tremo Oriente como «coronel Q.»:

«La respiración de oxígeno puro baj el agua sólo es normalmente segur desde la superficie hasta una profundi dad de treinta pies (9 metros). Por de bajo de esta profundidad puede produ cirse la intoxicación, debida a altera ciones en el metabolismo. Los buceado res, con equipos de pequeña profundi dad, pueden bajar normalmente hast cincuenta pies (15 metros) durante cor tos períodos de tiempo y de noventa cien pies (30 metros) en caso excepcio nal. Sin embargo, deben estar alerta ante la aparición de síntomas de intoxi cación por oxígeno y subir a profundi dades menores si se manifiestan. La in toxicación por oxígeno, si se prolonga lo suficiente, produce el desvanecimiento y subsiguientemente la muerte.»



El torpedo biplaza británico Chariot.

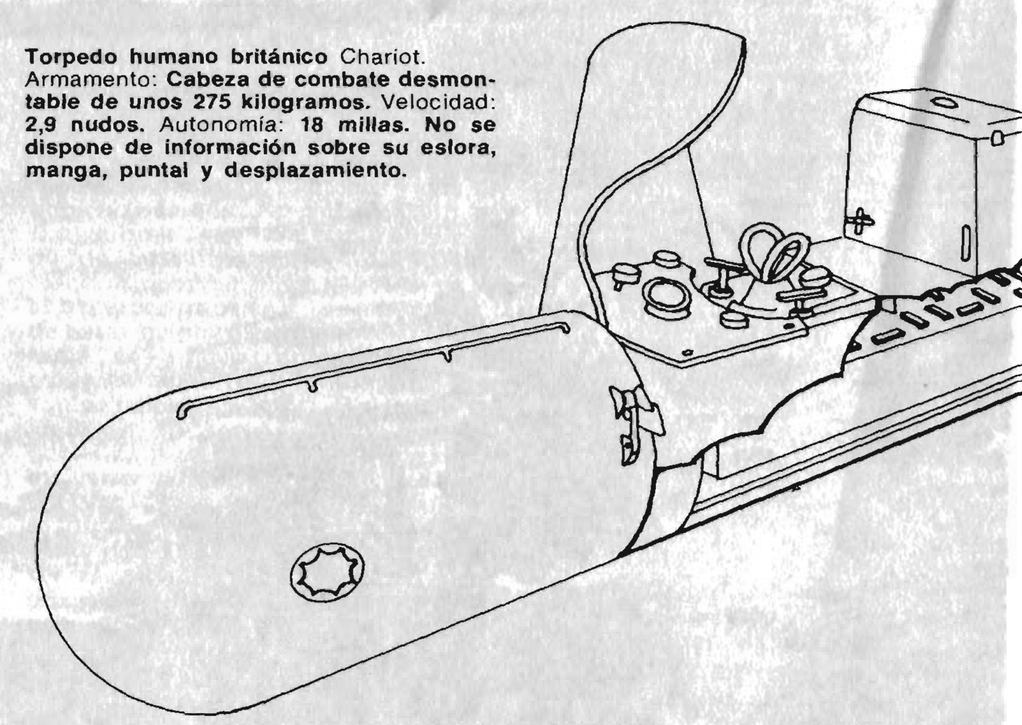
En beneficio de sus seguidores, el propio Reeves pasó voluntariamente por tremendas pruebas. Le siguieron muchos voluntarios y sus experiencias pueden resumirse así:

«Down at a depth of seventy feet.
Lives a guy by the name of 'Oxigen Pete'» (*).

Se tenía previsto llevar a cabo el adiestramiento durante el verano de 1942, es decir, que sólo se disponía de muy pocos meses para alcanzar y, de ser posible, sobrepasar a los italianos, con sus siete años de ventaja. Sólo se disponía de una información muy pobre para empezar, procedente de algunos equipos bastante maltratados capturados después de los ataques italianos fracasados, pero partiendo de éstos se llegó a un torpedo biplaza, bautizado «chariot» (carroza) o, como más a menudo decían sus utilizadores, «jeep». Era aproximadamente del mismo tamaño que un torpedo corriente, unos seis metros de eslora, con una cabeza de combate desmontable y tripulado, o más propiamente, montado, ya que sus tripulantes iban a caballo sobre él, por una dotación de dos «charioteers» (**). El número uno, o patrón, se sentaba en el puesto proel y corrían a su cargo la navegación y gobierno de la embarcación en tanto que el número dos se colocaba a popa de él,

(*) Pareado parodiando, probablemente, alguna canción popular que, traducido, perdería el sentido jocoso con que pretende indicar el peligro de llegar a 70 pies de profundidad. (N. del T.)

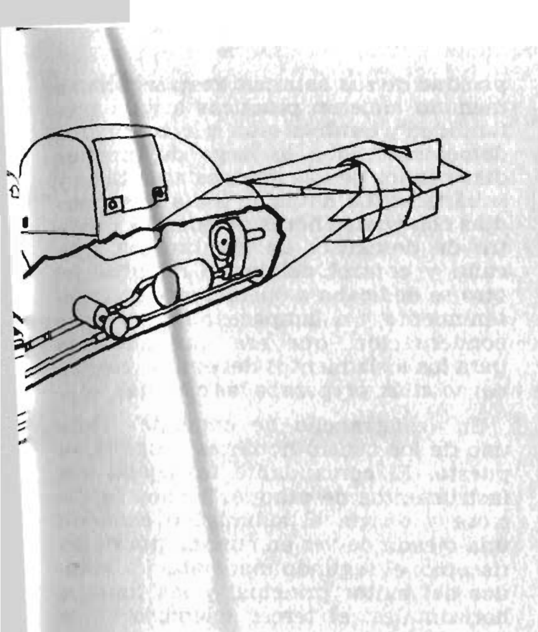
(**) Literalmente «cocheros», aunque sería más apropiado «jinetes». (N. del T.)



Torpedo humano británico Chariot. Armamento: **Cabeza de combate desmontable de unos 275 kilogramos.** Velocidad: **2,9 nudos.** Autonomía: **18 millas. No se dispone de información sobre su eslora, manga, puntal y desplazamiento.**

ayudando a salvar las redes submarinas y de defensa, además de ser el encargado de fijar la cabeza de combate desmontable al casco del objetivo. Esto último se hacía o bien magnéticamente o bien grapando los extremos de un cabo, después de pasarlo por una argolla en la cabeza explosiva, a las dos quillas de balance del barco, de modo que la cabeza de combate, provista de espoleta de tiempo, quedaba colgada bajo el barco. En algunos casos se pegaban al fondo del buque otras minas adhesivas más pequeñas. El manejo del «Chariot» era, en esencia, bastante sencillo. La propulsión estaba confiada a un motor eléctrico; una pequeña palanca universal controlaba el timón moviéndola transversalmente y los timones de profundidad (para ganar o perder profundidad) si se movía longitudinalmente; disponía de dos bombas, una para regular la cantidad total de agua en los tanques de lastre de proa y popa simultáneamente y la otra para transvasar agua del tanque de proa al de popa y viceversa, de manera que proporcionaban un buen control de flotabilidad y trimado respectivamente. Había también un mando para abrir y cerrar los tanques principales centrales de lastre y una válvula de control que introducía aire comprimido para soplar los tanques cuando fuese necesaria una alteración importante de la flotabilidad. Con un manejo diestro de estos mandos, el patrón podía obtener un trimado perfecto, de manera que se controlase el movimiento del artefacto sólo mediante el timón vertical y los horizontales hasta cualquier profundidad dentro de los límites de funcionamiento del aparato respirador. Estos «jeeps» funcionaban muy bien en teoría y casi siempre en la práctica, pero tenían sus caprichos.

Además del torpedo biplaza, la Royal Navy tenía ya en estudio la construcción de un submarino enano conocido como *X*, previsto para llevar una dotación operativa de cuatro hombres. Los submarinos *X* tenían una eslora total de 45 pies (13,7 metros), diámetro máximo de cinco pies seis pulgadas (1,65 m.) excepto bajo el periscopio, donde tenía la altura justa para que permaneciera en pie un hombre de estatura media. A plena carga pesaban treinta y nueve toneladas. Se dividían en cuatro compar-



El patrón, a los mandos de su torpedo, llevando un equipo de buceo «Sladen».

timentos: el de proa contenía las baterías que alimentaban siempre a las bombas, motores auxiliares, cocina y alumbrado, proporcionando también la energía propulsora en inmersión; además era también el pañol y el alojamiento, donde se guardaban los trajes de inmersión y equipos de buceo; con todo el equipo convenientemente estibado en su lugar, apenas quedaba sitio para una litera y su ocupante. El segundo compartimento era conocido como el compartimiento inundable o esclusa (abreviadamente, en inglés, W&D, o sea Wet and Dry) y consistía en una cámara construida con arreglo al mismo principio de la cámara de escape Davis de los submarinos mayores. Este compartimento podía inundarse o achicarse a voluntad, permitiendo la entrada y salida de buceadores a través de una escotilla sin alterar el trimado de la embarcación ni dar paso al agua a cualquier otro compartimento. Esta esclusa era de unos dos pies seis pulgadas de largo por cuatro pies de ancho (0,72 × 1,2 metros). El tercer compartimento era el principal y contenía un conjunto de

compleja maquinaria. En su extremo de proa se sentaba el timonel, rodeado de diversos mandos que debía manejar además de la caña de gobierno. A continuación había una baja cúpula a través de la cual pasaban dos periscopios: uno bifocal, de gran campo, con visión cenital, que podía utilizarse con el objetivo sumergido, por ejemplo bajo el blanco, o sobre la superficie para vigilancia de aviones enemigos. El otro periscopio era el de ataque y podía izarse telescópicamente hasta nueve pies (2,74 metros). Aunque era tan fino como una antena de radio, daba una visión muy clara y a sólo cinco centímetros sobre la superficie del agua mostraba al comandante una excelente vista de lo que había sobre su barco, mientras éste era prácticamente invisible. Hacia popa de la cúpula, cuando el submarino operaba o navegaba en inmersión, se sentaba el segundo comandante, con los controles de los timones de profundidad y de propulsión, rodeado, igual que el timonel, de interruptores, palancas y volantes de mando. El resto del espacio de este compartimento estaba ocupado por diversos aparatos, tales como purificadores de aire, aparejo para izar y arriar periscopio, bombas, con sus correspondientes motores y más volantes, palancas, indicadores y manómetros. También había una segunda litera cuyo ocupante se veía obligado a acostarse enroscado alrededor de varias tuberías y palancas. Podía utilizarse una elemental cocina eléctrica de dos fuegos en la que podía hacerse café, calentar alimentos enlatados, cocer huevos o patatas, con los elementos para fregar todo al terminar.

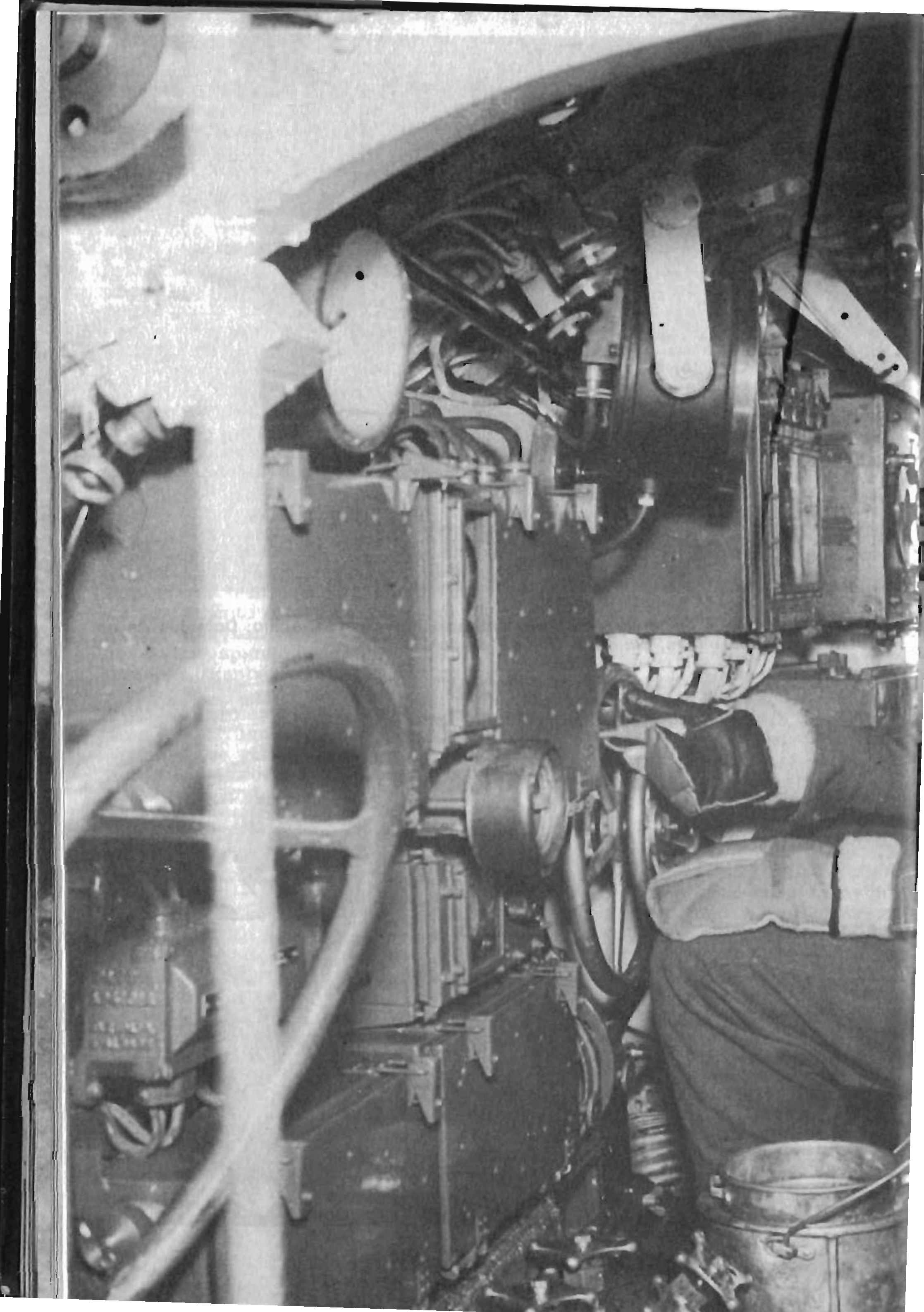
El cuarto compartimento era casi inaccesible. En él se albergaba la giroscópica, un compresor de aire, el motor diesel para la propulsión en superficie y el eléctrico para inmersión, el sistema de ventilación y una multitud de tubos, mandos e indicadores.

En la construcción de los submarinos *X* no se había pensado en la comodidad de sus dotaciones, precisamente; esto es algo que debe recordarse cuando se lea la descripción de sus operaciones. Tenían una autonomía pasmosa con su motor diesel y podían aguantar en inmersión treinta y seis horas con la capacidad de sus baterías. Eran seguros: a menudo hicieron prácticas a gran profundidad y también eran muy marineros demostrándolo a lo largo de muchos días con los peores tiempos atlánticos y subárticos. La dotación iba a dos guardias con cuatro horas de guardia y cuatro de descanso: un hombre iba a la caña y control del barco mientras el otro se dedicaba a operaciones de mantenimiento y a lampacear la incesante condensación, que era una amenaza para los aislamientos del equipo eléctrico; además, preparaba las comidas.

En «zafarrancho de combate» cada uno de los cuatro hombres ocupaba su puesto. El comandante manejaba sus instrumentos de ataque, llevaba la derrota y dirigía el submarino echando una ojeada de vez en cuando por el periscopio; el segundo manejaba los mandos del motor principal y los timones horizontales; el tercer miembro de la dotación, destino ocupado generalmente por un oficial pero también, a veces, por un suboficial o clase, llevaba puesto el traje de inmersión de poca profundidad, con su equipo respirador y todo lo necesario excepto la máscara. El mecánico era el que se ocupaba de todo lo demás, llevando la caña, ayudando al comandante y al segundo y relevando al buceador, cuando éste salía del submarino para cumplir su misión; además, tenía a su cargo todas las máquinas.

El buceador era un importantísimo miembro de la dotación ya que aparte de su misión de utilizar las minas adhesivas, tenía a menudo otro peligroso cometido: cuando el submarino quedaba atrapado en una red antisubmarina, generalmente en la más completa oscuridad, el buceador tenía que salir por la esclusa, armado con cizallas cortacables de aire comprimido y cortar uno por uno los cables de la malla, puesto en pie sobre el reducido y precario espacio de la cubierta de proa. A veces tenía que ir recogiendo red, a medida que cortaba, hasta abrir un espacio suficiente para permitir el paso del submarino; para ello tenía que ir caminando hacia popa, sosteniendo el paño de red abierto a medida que el submarino pasaba lentamente por el agujero. Entonces, por lo general, podía volver a

Arriba: **Submarino X de la Armada Real Británica, navegando.** Abajo: **Dotación de un submarino enano inglés, después de una demostración.**





entrar a bordo por la escotilla de la esclusa.

Al mismo tiempo que avanzaba el diseño y experimentación oficial del submarino *X*, germinaba en la fértil imaginación de un hombre la idea de otra pequeña embarcación submarina de proyecto completamente revolucionario. El hoy fallecido Quentin Reeves fue el inventor de la «Bella Durmiente» y la mayor parte de la información para la presente descripción de su invento y de las circunstancias que rodearon su alumbramiento ha sido proporcionada por él mismo.

Durante bastante tiempo se ha seguido utilizando el procedimiento de utilizar lanchas de superficie para entrar en puertos enemigos al amparo de la oscuridad y fijar minas adhesivas, generalmente por medio de botalones telescópicos o zallables, inmediatamente bajo la línea de flotación de los buques enemigos. El perfeccionamiento de radares, barreras y redes de protección así como el establecimiento de patrullas de superficie y la instalación de vigilantes al nivel de la superficie sobre bombos o plataformas flotantes alrededor de los buques más valiosos, hacen que el ataque por medio de lanchas de superficie sea una empresa demasiado arriesgada. En vista de ello, se hacía necesario, para obviar estas defensas, disponer de una embarcación que pudiera llevarse a bordo de una lancha torpedera o en un submarino y sêr puesta a flote rápidamente. Una vez en el agua debería ser capaz de dirigirse por sus propios medios hasta las defensas portuarias enemigas y sumergirse entonces, para evitar, en inmersión, los pasos peligrosos y defensas enemigas. Ya dentro del puerto, debería poder emerger momentáneamente para orientarse, volver a sumergirse y ejecutar su ataque con minas adhesivas, retirándose entonces amparada en la invisibilidad de su inmersión. Una vez en franquía debería salir de nuevo a superficie navegando como un bote normal hasta ser recogida.

Cierto oficial redactó una memoria en la que exponía su punto de vista sobre

Teniente de navío Robinson, ante los mandos de profundidad de su submarino X.





las exigencias que debería tener en el futuro una tal embarcación. El oficial en cuestión sufría de mareo, no había diseñado jamás ni siquiera un chinchorro, ni sabía nada de buceo y, además, era un oficial del ejército. Por consiguiente es, quizá, comprensible que se hiciera poco caso de sus sugerencias durante bastante tiempo, particularmente por parte de la Marina. Este jefe era el hoy desaparecido Quentin Reeves.

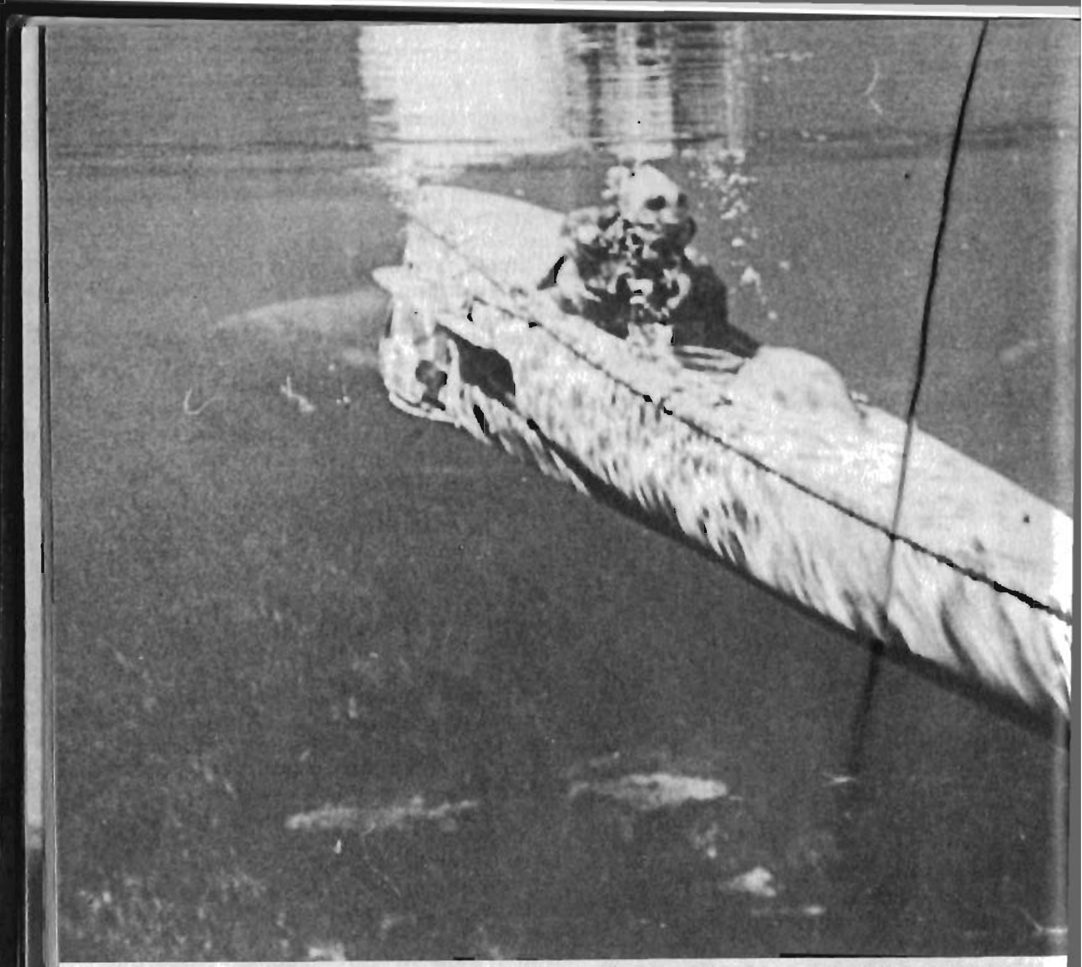
Por fin triunfó su constancia y se contestó a sus «voces en el desierto» concediéndosele permiso para llevar adelante sus investigaciones. Al cabo de ocho meses, sobre un remolque junto a un almacén, apareció una pequeña embarcación, fruto de las noches febriles y sueños de vigilia de su inventor. Para entonces, Reeves ya se había familiarizado con los riesgos del buceo y con el uso de un aparato respirador similar al

El Bote Automóvil Sumergible, durante unas pruebas de adiestramiento.

Quentin Reeves con su invento «La Bella Durmiente».

utilizado por los tripulantes del torpedo biplaza. No podía objetarse ya a la petición de Reeves de ser él quien hiciera la primera prueba de inmersión de su embarcación: no sólo era él el inventor sino también el proyectista así que también fue el patrón de su navegación inaugural.

«Se hicieron las pruebas en una zona de apenas una milla cuadrada de extensión. La superficie del agua estaba apenas rizada por el viento y el sol brillaba en un cielo azul, lo que resultaba muy conveniente, ya que había decidido no tener que fiar en una aguja magnética submarina en caso de encontrarse en situación demasiado comprometida; haría un rumbo de inmersión en la dirección del sol. Navegué unas trescientas yardas en superficie; la embarcación se comportaba estupendamente, levantando apenas una ligera ondulación con su casco hidrodinámico. Al llegar al final, paré y después de virar, poniendo la proa al sol, levanté los pulgares para indicar que todo iba perfectamente, abriendo a continuación la válvula inundación. El bote empezó a sumergirse y cuando el agua empezaba a lamer la cubierta, apoyé las manos a ambos lados de la cabina y salí de él con objeto de anular mi propia flotabilidad. Nadé bajo la embarcación, embarqué por la otra banda y descansé unos segundos. Después, abrí de nuevo la válvula de inundación y me sumergí con un gorgoteo. Ahora me encontraba sentado con todo el bote sumergido y la cabeza asomando a la superficie con las gafas de buceo a flor de agua. Cerré todas las válvulas, viré suavemente y esperé. El trimado era perfecto y había llegado el momento de ponerse en marcha. Paleando con las manos, puse la proa hacia el sol, tensé todos mis músculos y puse 'avance despacio', con los timones a bajar. Me deslizaba bajo la superficie como un gran pez. Nivelando los timones de profundidad con la palanca de mando, dejé de ganar profundidad, deslizándome suavemente bajo el brillante globo del sol, perfectamente visible bajo el agua por mi proa. Todo era absurdamente fácil y a cada momento iba ga-



«La Bella Durmiente», bajo el agua.

nando confianza, así que me relajé un tanto y paré para comprobar el trimado. Las pequeñas hilachas de algas que arrastraba la corriente dejaron de pasar ante mis gafas y quedé inmóvil entre dos aguas; la embarcación permanecía perfectamente estática y no cabeceaba. Aparte de esto, yo mismo tenía flotabilidad nula y por consiguiente no ejercía ninguna fuerza bajo el agua; estaba ligeramente sorprendido por esta falta de movimiento y me entretuve en ponderar este extraño fenómeno. Me interrumpió bruscamente la creciente oscuridad a mi alrededor y un agudo dolor de oídos. Había aumentado considerablemente la profundidad y era ya el momento de subir. Puse 'avante despacio' y con los timones 'todo a subir' y empecé a avanzar hacia adelante y arriba, tomando una fuerte inclinación hacia arriba. Mantuve esta inclinación y rompí la superficie viéndome inundado por la luz del sol. Recordé a los hombres que habían construido el ingenio, que estaban esperando con ansiedad en el bote, por lo que les dirigí un saludo alentador. Me sumergí de nuevo, nivelé y puse 'avante toda'. La embarcación se estremeció ligeramente, arrancó avante y me encontré presionado contra el respaldo por la corriente de agua que me empujaba hacia atrás. Esto era un poco inesperado, pero bastante agradable y ahora corrían ante mi visor pequeños filamentos verdes. Mantuve la cabeza baja, miré al panel de instrumentos y encogí los hombros. Me había desviado de mi rumbo, así que miré hacia arriba en



busca del sol, que encontré en seguida. El rápido movimiento a través del agua me arrancó el visor de la cara, cerré fuertemente los ojos pero quedé momentáneamente cegado, así que manipulé los controles para emerger.

Se aproximó la lancha, intercambiamos algunas palabras y me entregaron otras gafas. Les pedí que mantuvieran el motor parado mientras yo maniobraba a su alrededor. Me sumergí de nuevo, esta vez encogiéndome cuanto me era posible en la cabina. Avante toda: ahora era realmente agradable; podía regular a voluntad la subida o bajada. Lentamente, a bajar, hacia las sombras de las profundidades; nivelado; otra vez a subir hasta la superficie y de nuevo a bajar. Ahora me encontraba a plena satisfacción, así que decidí hacer un recorrido en inmersión y la embarcación se comportó perfectamente. Después hice varias corridas en superficie y me sumergí bajo la lancha, disfrutando con mis maniobras. Me parecía que sólo llevaba unos minutos cuando el cronometrador gritó: '¡Se acaba el tiempo!'

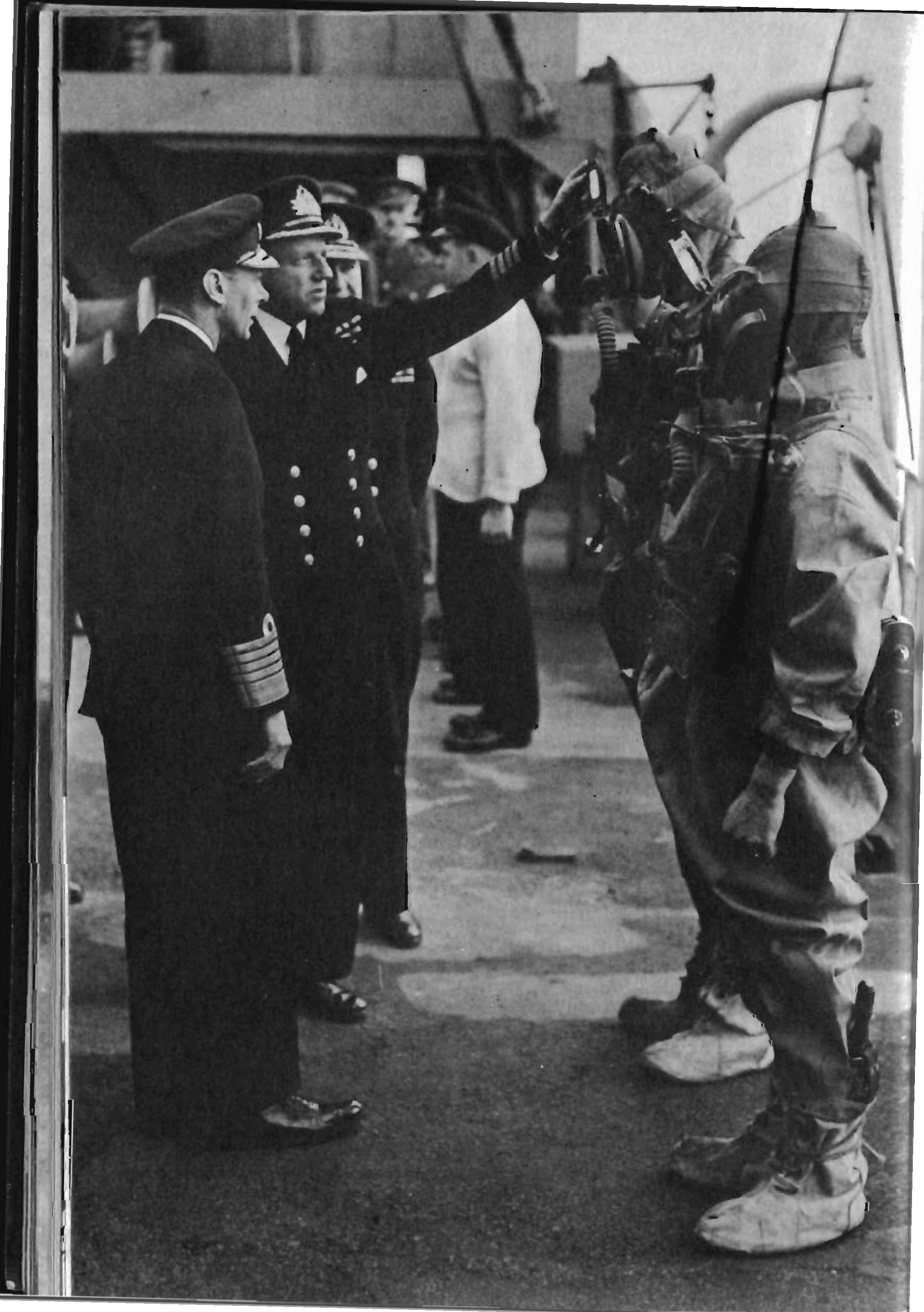
Bueno, pues eso era todo. Todo temor a los fallos y la preocupación de que las cosas pudieran ir mal se habían disipado en pocos minutos. Cuando la embarcación fue izada a tierra, era un grupo de hombres satisfechos los que se apiñaron a su alrededor.»

Fue divertido el modo como la «Bella Durmiente» adquirió este nombre. Cuando empezaba su construcción, Reeves se encontraba en cierta ocasión en un modelo a escala natural de la embarcación en el taller donde se construía, con los ojos cerrados, mientras pensaba en algún problema particular. Uno de los de su grupo, que pasaba con un colega, comentó: «Mira: la Bella Durmiente.» El nombre hizo fortuna, aunque el asignado oficialmente fue el de MSC o «Motorised Submergible Canoe» (Bote Automóvil Sumergible), pues los medios oficiales no son propicios a las bromas.

Las operaciones en que se empleó el MSC o SB (Sleeping Beauty) fueron clasificadas como de máximo secreto y todo lo que puede saberse es que fue empleado por el SOE o «Special Operations Executive» (Mando de Operaciones Especiales), que organizó operaciones de sabotaje por los movimientos de ressitencia en el interior del territorio ocupado por el enemigo. Hay información en los archivos oficiales británicos (en los que se conservan documentos tales como: extractos del «Doomsday Book» (*), la confesión, firmada bajo tormento de Guy Fawkes sobre la famosa Conspiración de la Pólvora (**) y un facsímil de la Declaración de Independencia d los Estados Unidos) pero es extraordinariamente escasa: consta solamente de la secreta manifestación de que estas embarcaciones se utilizaron

(*) Expediente abierto en Inglaterra por Guillermo el Conquistador en 1086 en el que se relacionaban todos los terratenientes con la extensión y valoración de sus propiedades. Se llamó así (Libro del Juicio Final) porque juzgaba a todo el mundo sin apelación. (N. del T.)

(**) Conjura para volar el Parlamento, que fracasó (5 de noviembre de 1605). (N. del T.)



en operaciones del SOE, pero el SOE ya no existe ni tampoco sus archivos.

El hoy fallecido Quentin Reeves, aunque por razones de seguridad nunca dio ninguna indicación de cómo fue utilizado su invento, entregó a los autores una relación de los hombres con quienes había trabajado. Esta relación contiene muchas pistas que coinciden en indicar lo que hicieron con el «Special Operations Executive».

«Aquellos hombres amaban la vida. Eran jóvenes, atléticos, amistosos y, a menudo, despreocupados en sus actitudes. Todos eran voluntarios, procedentes de muchos países, inteligentes y activos en gran número de casos, pero todos estaban decididos a conseguir dos cosas: dominar sus propios temores e infligir personalmente un golpe al enemigo. En muchos casos no se podía llevar uniforme cuando se operaba en territorio ocupado por el enemigo o cuando debía efectuarse la aproximación al blanco ocultándose tras un disfraz. La pena, en caso de captura, era casi seguramente la muerte, tras el correspondiente 'interrogatorio'. La mayoría de las veces la muerte era un compasivo descanso del 'interrogatorio'. La operación podía consistir en efectuar un ataque a un buque en puerto enemigo, la destrucción de esclusas de un canal de importancia estratégica, profundamente internado en territorio enemigo, misiones de reconocimiento de la costa enemiga o de contacto, o cualquier otra en la que se pudiera intentar escapar a la detección en la oscuridad y bajo el agua. Cada operación sólo era un mínimo detalle de una determinada fase de un plan; no acabaría por sí sola con la guerra aunque se realizase con éxito; no debía revelarse nunca, ni siquiera mencionarse. Pero para el protagonista debía serlo todo. Debía ser el juicio supremo de su vida, con el esperado éxito o con el fracaso, y sus inevitables consecuencias en este último caso.»

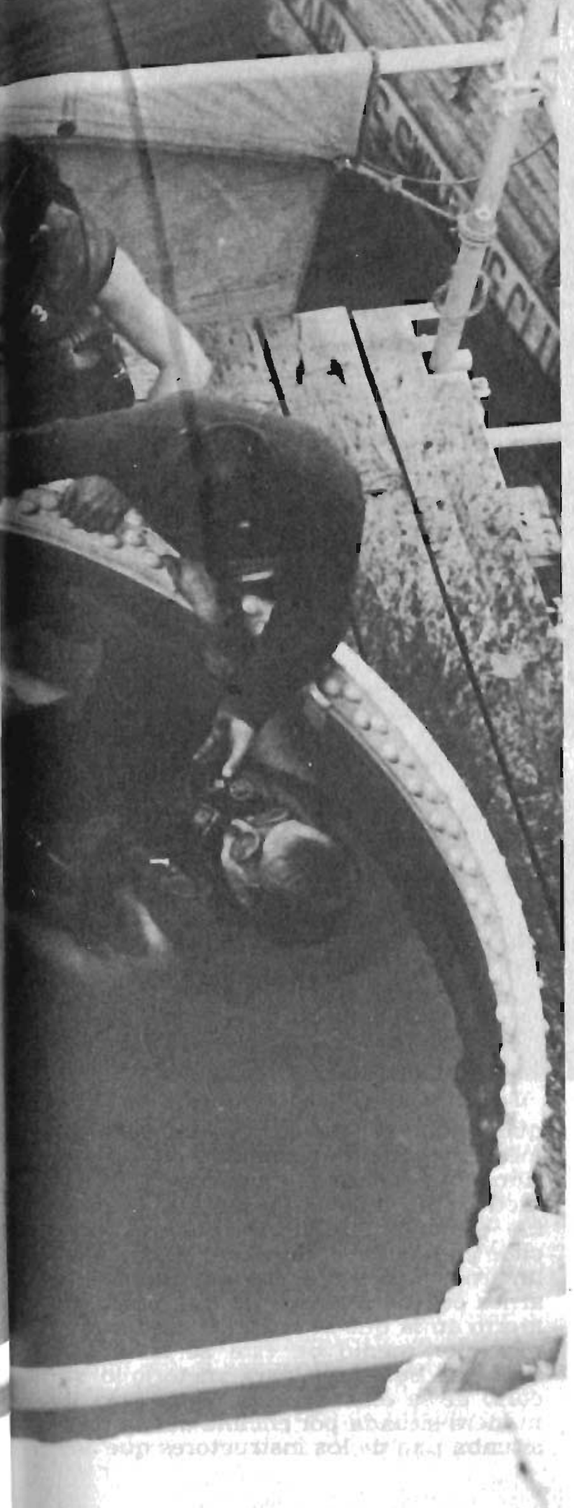
El reclutamiento de personal para los submarinos enanos o torpedos tripulados era con carácter voluntario y se llevó a cabo por dos hombres, ambos submarinistas sumamente capaces y expertos: los capitanes de fragata G. M. Sladen y W. R. Fell, quienes, por otra parte, diferían considerablemente en temperamento. Sladen era un hombre de un metro ochenta de estatura, con un peso de 85 kilos y había formado parte del equipo internacional inglés de rugby. Era hombre de gran fortaleza física, decisiones rápidas y energía desbordante. Durante el desempeño de las funciones que desarrolló en su nuevo destino perfeccionó un traje de buceo que fue conocido con su nombre. En cambio Fell, era conocido por sus hombres con el afectuoso apodo de «Tiny» (chiquito), no, como suele ocurrir cuando se aplica este mote, por su gran corpulencia, sino porque era realmente de corta estatura. Neozelandés de origen, era afable en sus relaciones con los oficiales y marineros bajo su mando y persona de trato sosegado y afectuoso, pero cualquier sospecha de blandura quedaba prontamente despejada ante la inminencia de operaciones ofensivas.

El rey Jorge VI y el capitán de fragata W. R. Fell revistando el nuevo equipo utilizado por las dotaciones de los torpedos.

La respuesta al llamamiento de la «Royal Navy» pidiendo voluntarios para «misiones peligrosas» siempre había sido inmediata en la larga tradición de la Armada británica. No obstante, en este caso, la seguridad era de vital importancia y sólo se les dijo cuál sería su misión a los candidatos seleccionados finalmente, ya que cualquier mención de los torpedos humanos en una fase anterior del reclutamiento podría ser incautamente repetida y la información podría abrirse camino hasta Alemania. Se redujo sistemáticamente el número de voluntarios por medio de una serie de pruebas físicas y mentales hasta llegar a un grupo selecto para las futuras operaciones. La instrucción previa y las pruebas a que se les sometió las describe así Sydney Woolcott, un antiguo miembro del grupo:

«Se nos envió al *HMS Dolphin*, la base de submarinos en Fort Blockhouse (Portsmouth) donde fuimos entrevistados por el capitán de corbeta Shelford, quien sería el encargado de nuestro grupo. Tuvimos tres días de clases sobre buceo con equipo de oxígeno, que estuvieron dirigidas por suboficiales que habían llevado a cabo las experiencias iniciales y más peligrosas con los equi-





pos Sladen de buceo. Se nos enseñó todo lo que hasta entonces se había descubierto sobre la materia, que no era mucho, realmente.»

Woolcott describe a continuación una serie de cursos de buceo destinados a familiarizar a los hombres con el aparato respirador de oxígeno y darles confianza en su efectividad. Empezaron en un tanque de buceo del *HMS Dolphin* de 15 pies (4,5 metros) para continuar en un lago artificial de Horsea Island, en el extremo más alejado del puerto de Portsmouth. Al terminar este período sólo quedaban dieciséis del centenar de voluntarios original. Entonces se les envió a la fábrica Siebe Gorman para tremendas, aunque necesarias experiencias.

«Los dieciséis que llegamos a Siebe en aquella tarde de agosto formábamos un grupo abigarrado. Había un suboficial, un instructor de educación física (conocido por 'Clubs' (*) en la Armada), un cabo, tres marineros de primera, tres marineros de segunda (uno de los cuales era yo), un cabo fogonero, dos fogoneros y tres cocineros. Las experiencias de buceo se llevaron a cabo en un edificio de dos pisos que contenía un tanque cilíndrico de doce pies de profundidad por seis de diámetro (3,6 metros por 1,8); otro tanque de veinticinco pies de profundidad por seis de diámetro (7,61 × 1,80 metros), varias cámaras de compresión y un artefacto infernal llamado'la olla'. Esta última era un invento diabólico, como pronto pudimos comprobar. Consistía en un tanque de presión, de unos doce pies de profundidad por seis de diámetro (3,6 × 1,80 metros), con los bordes redondeados de modo que se parecía a uno de los famosos sombreros de Churchill. En la parte superior, que sobresalía a través de un agujero del primer piso, había una abertura ovalada de unos dos pies seis pulgadas por dos pies (0,75 × 0,60 metros). Esta abertura se cerraba por medio de una puerta hermética, que podía abrirse hacia adentro por medio de un aparejo. El tanque contenía unos ocho pies (2,4 metros) de agua y en el espacio restante se ejercía presión conectándolo a cuatro

(*) Cachiporras. (N. del T.)

Voluntarios durante el adiestramiento.



El instructor ajusta el aparato respirador antes de dar la señal de inmersión.

grandes botellas de aire comprimido por medio de una tubería que tenía su entrada por la parte superior del tanque. De este modo podía ejercerse en el interior una presión igual a la correspondiente a una profundidad de hasta 150 pies de agua (unos 45 metros). Un manómetro exterior indicaba la presión alcanzada en el interior. Al día siguiente empezamos a bucear en la 'olla'. Los encargados de adiestramiento, entre los que ahora se encontraba un teniente médico, pretendían someternos a la presión equivalente a cincuenta pies (15 metros) durante media hora. El primero fue el cabo Symington. Para introducirse en la 'olla' el buceador se colocaba un arnés bajo el aparato respirador; este arnés estaba provisto de una anilla de hierro en la que se enganchaba un aparejo; por medio de éste se arriaba o izaba al buceador para meterlo o sacarlo de la olla. En una plataforma de madera situada por encima del agua, se situaba uno de los instructores que sos-



tenía en una mano una guía de salvamento enganchada al arnés del buceador y un micrófono en la otra; también llevaba puestos unos auriculares y de este modo podía informar al médico y a los demás instructores situados en el exterior de las reacciones del buceador, que se anotaban en un registro. Arriaron, pues, a Symington al interior de la olla y todos esperamos con cierta aprensión, particularmente yo mismo, ya que era el siguiente a quien tocaba entrar. Mi aprensión aumentó cuando se oyó, al cabo de veinticinco minutos gritar '¡arriba, arriba!' y todo el mundo ocupó sus puestos de emergencia; dos de ellos destrincaron la puerta de la olla, otros dos se colocaron junto al aparejo, otro manipuló la válvula de presión de aire y con un siniestro silbido se quitó toda la presión. Se abrió la puerta, arriaron el aparejo y dos hombres entraron de la tira izando a Symington, inconsciente, fuera del tanque. Se había desmayado por intoxicación de oxígeno. Nos reunimos a su alrededor mientras lo colocaban en la plataforma y la quitaban el equipo de buceo. Tenía los ojos



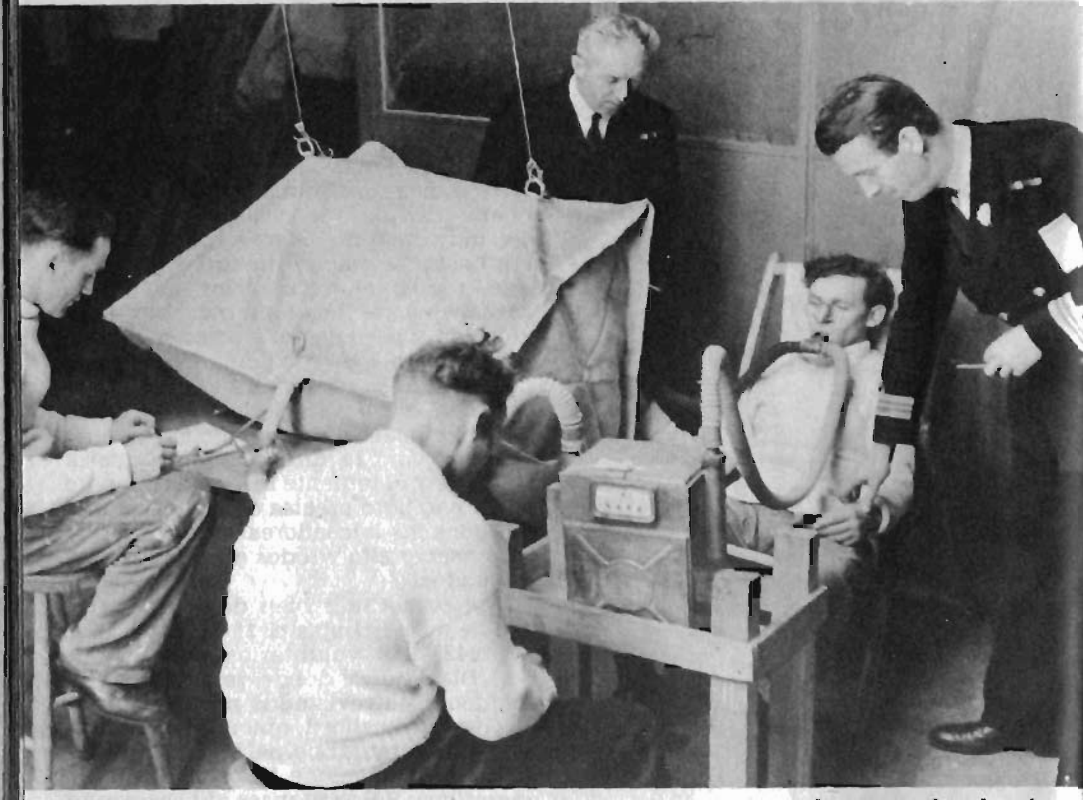


cerrados y la cara de color gris pizarroso. De entre sus labios amoratados se escurría un hilo de saliva. Sus manos estaban hinchadas y amoratadas. No he visto nunca un ahorcado, pero me hago buena idea de que su aspecto no debe ser muy distinto. Ahora mi aprensión era bastante mayor que antes. Uno por uno, todos los voluntarios quedamos sucesivamente inconscientes por intoxicación de oxígeno, como saludable lección para tomar las medidas adecuadas cuando se presentara el primer síntoma, la crispación de los labios. Hicimos toda clase de experiencias, muchas de ellas bajo la dirección del profesor Haldane y el teniente médico K. Donald y se tomó nota precisa de las reacciones de todos los buceadores. Nuestra moral se conservó alta y todos estábamos muy animados.»

Este curso, más bien de prueba, terminó con más bajas el 15 de diciembre de 1942. Los voluntarios volvieron a Fort Blockhouse donde, individualmente, fueron entrevistados por el capitán de corbeta Shelford, quien les preguntó si serían voluntarios para formar parte de las dotaciones de torpedos biplazas operativos. Sólo entonces supieron cuál era el fin perseguido en su durísimo entrenamiento. De hecho, ya había tenido lugar un adiestramiento similar anteriormente con otros grupos y se habían efectuado operaciones reales en aguas enemigas. Se tomaban grandes precauciones de seguridad. A continuación, estos hombres fueron enviados a Loch Corrie, en Escocia, donde se encontraba el buque almacén *HMS Titania*. Allí vieron por primera vez los «jeeps» o torpedos biplazas en acción, pilotados por oficiales expertos a quienes trataron de emular. Durante el largo y arduo curso, se realizaron ataques simulados diurnos y nocturnos en las frías aguas escocesas bajo la mirada de lince de instructores que, provistos de potentes focos, patrullaban el lago durante la noche, a bordo de distintas embarcaciones, para poner en evidencia cualquier error.

Gradualmente los voluntarios fueron adquiriendo experiencia y destreza, pero todavía hubo algunos que por ra-

Un buceador, inconsciente, al ser izado de la fatídica «olla».



Pronto aparecen los primeros síntomas de intoxicación por oxígeno.

zones diversas, fisiológicas, psicológicas y hasta mortales, no terminaron el curso. Los restantes fueron trasladados al *HMS Bonaventure,* en una ría de la costa occidental de Escocia, a unas treinta millas al sur de cabo Wrath. Aquí el adiestramiento se hizo más exigente aún y hubo otras bajas, incluyendo a uno que, según Woolcott, puso objeciones al pago de impuestos sobre la renta de su gratificación por trabajo peligroso. Esta gratificación ascendía a la «espléndida» cantidad de cuatro chelines y un penique diarios durante el adiestramiento, equivalente por aquel tiempo a unos ochenta centavos.

Finalmente, todos los supervivientes terminaron su adiestramiento; el paso siguiente sería el encuentro con el enemigo. En junio de 1942 el almirante jefe de submarinos pidió la cooperación del SOE, que organizaba movimientos de resistencia en el continente desde Inglaterra y proporcionaba agentes secretos, armas y demás material, para un plan de ataque contra el acorazado alemán *Tirpitz,* de 40.000 toneladas, que se encontraba refugiado en el fiord Trondheim, en Noruega, ofreciendo para ello todo el apoyo necesario. El plan consistía en remolcar por medio de un pesquero dos torpedos biplazas desde un puerto de las islas Shetland; las dotaciones y su equipo se llevarían a bordo, burlando el control alemán de las aguas noruegas, hasta un punto convenido en el fiord, donde se separarían para el ataque. Pero empezó a sufrirse retraso tras retraso, desalentadoramente, debido a los mensajes secretos intercambiados con el movimiento clandestino noruego; algunos informes indicaban que el *Tirpitz* había sido trasladado a otro lugar, el tiempo estaba empeorando y se acercaba el invierno, con la seguridad de aparición de hielos. Finalmente abandonaron Shetland en la mañana del 26 de octubre. La menuda figura de «Tiny» Fell, embozado bajo el cortante viento invernal, despidió desde

Otro voluntario extraído sin conocimiento de la cámara de compresión.





Objetivo del primer ataque de los Chariots: **el** Tirpitz **en aguas de Noruega.**

el muelle exterior al pesquero que salía a la mar con sus dos torpedos a remolque. El barco, cuyo nombre era *Arthur,* iba bajo el mando de Leif Larsen, de la Marina Real noruega; no era su primer viaje peligroso a la ocupada Noruega, pues ya había mandado anteriormente el famoso «autobús de Shetland» que hizo muchos viajes llevando agentes secretos de ida y de regreso y efectuando numerosos reconocimientos. Toda la dotación del *Arthur* era también noruega. Los tripulantes de los «chariots» eran el alférez de navío Brewster y el marinero de primera Brown, que cabalgarían sobre uno de los artefactos en tanto que el sargento Craig y el marinero Evans tripularían el otro. Los marineros Tebb y Causer iban como ayudantes para colocarles el equipo y al mismo tiempo como dotación de reserva. El barco llevaba una carga de turba en la bodega, ahuecada en el centro para ser utilizada como escondrijo para los ingleses en el caso de ser detenidos por patrulleros alemanes, lo que era de esperar que ocurriera una vez en aguas noruegas. Todos llevaban documentación perfectamente falsificada. Todo había sido cuidadosamente ensayado antes de la partida, culminando con un ataque simulado al acorazado británico *Rodney,* fondeado en una ría escocesa escogida por tener una entrada parecida a la de un fiord noruego. De haber sido verdadero el ataque, no hay duda de que el *Rodney* habría resultado hundido. Durante el adiestramiento se vio que los torpedos podían remolcarse más desembarazadamente sujetándolos mediante trincas especiales bajo el casco del *Arthur*, pero esta modificación no se llevó a efecto hasta el último momento. Se había previsto una vía de retirada para los tripulantes después del ataque. El *Arthur* se dirigía a un punto convenido, donde sería hundido. Los hombres desembarcarían para reunirse con miembros del movimiento de resistencia, quienes tendrían un coche esperando para llevarles a través de Noruega a la neutral Suecia y desde allí de regreso a Inglaterra. Pero tal como se de-

sarrollaron los acontecimientos no se empleó este sistema de retirada.

El *Arthur* llegó a las aguas costeras noruegas bajo el constante escrutinio de las embarcaciones de patrulla enemigas. En el fiord de Trondheim fue inspeccionado por la dotación de visita de un patrullero alemán, pero los ingleses estaban escondidos en su agujero entre la turba y los alemanes se fueron; naturalmente no tenían razones para registrar la parte inferior del barco, donde iban susspendidos los torpedos. Este fue el último hecho afortunado con que fue favorecida la expedición.

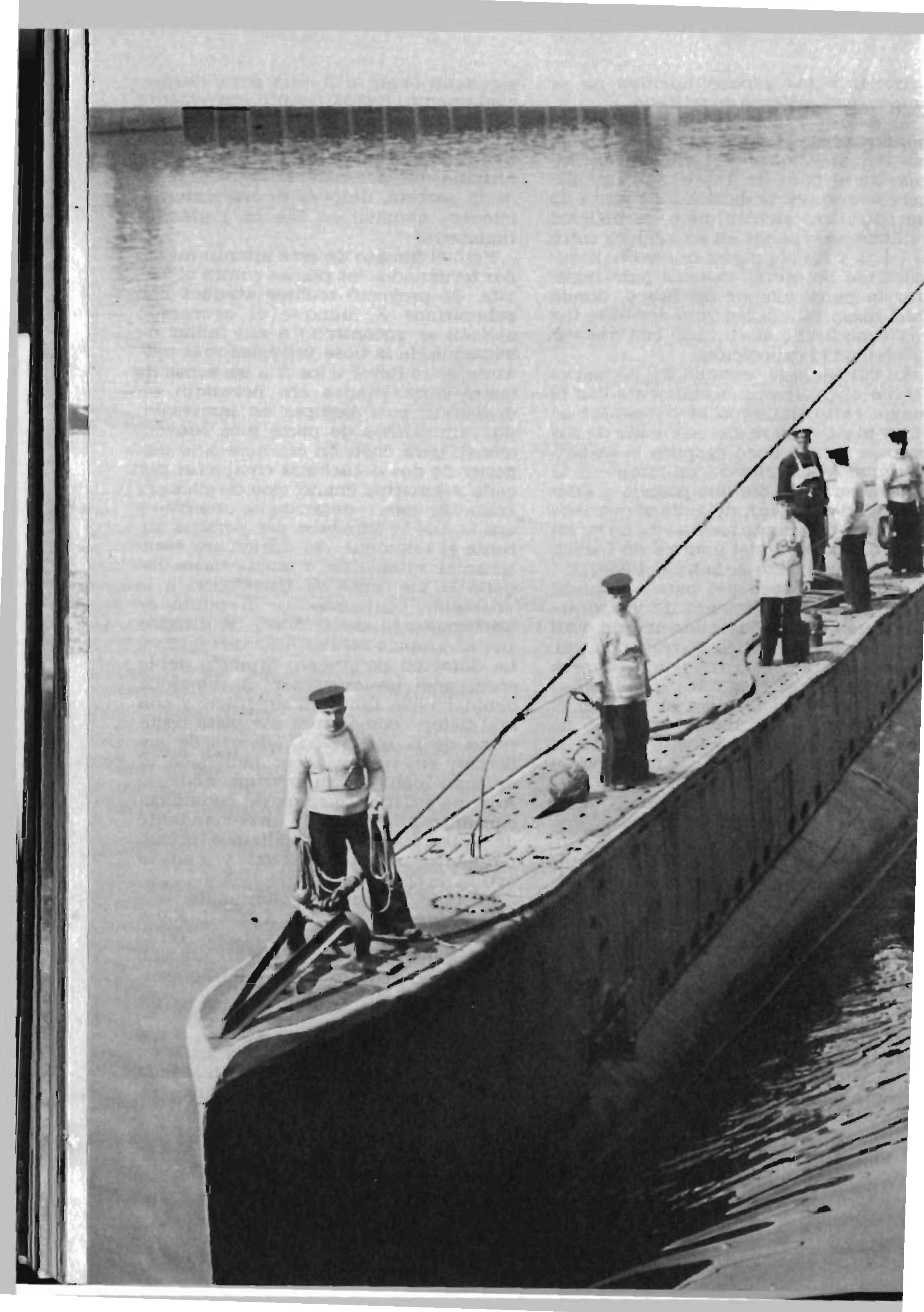
Es curioso que, aunque los alemanes fueron obsequiados casualmente con el mayor éxito, actuaron inconscientes de ello y ni siquiera se dieron cuenta de sus propios logros. Poco después la inspección que se ha referido, un buque de la Kriegsmarine le dio una pasada a gran velocidad al *Arthur*, dejando al pequeño pesquero brincando locamente en su estela. Un extracto del informe de Larsen nos cuenta el resto de la triste historia:

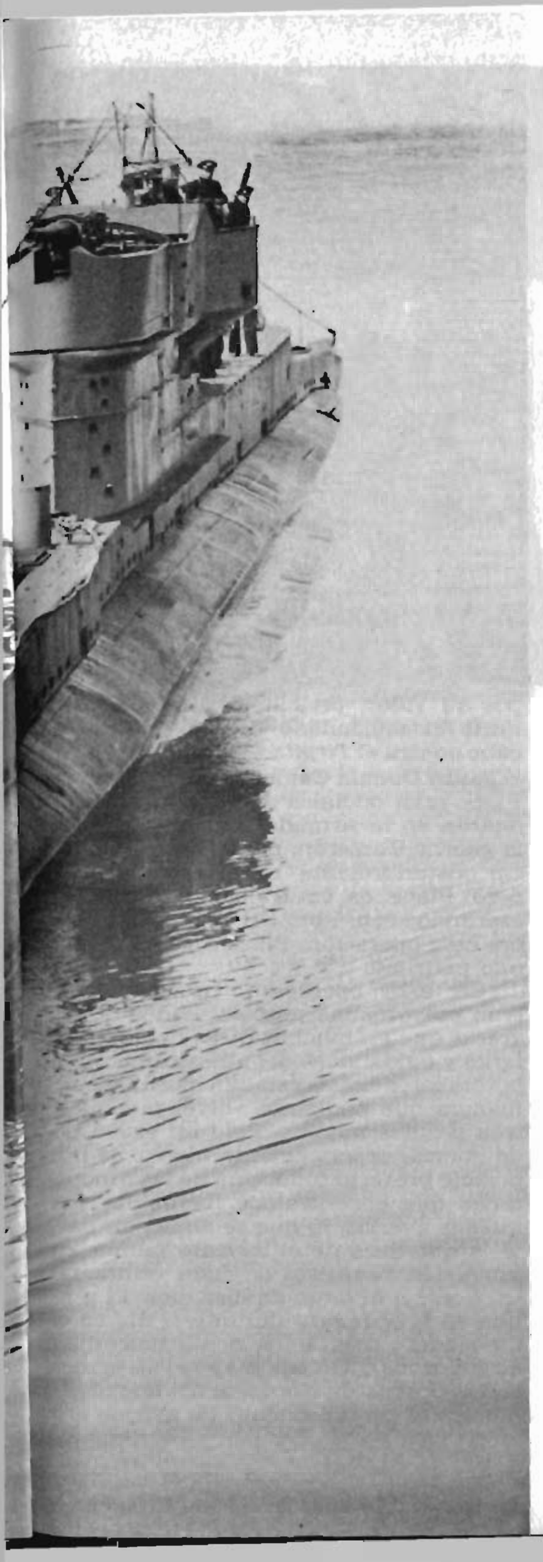
«Con el cabeceo del barco pudimos notar el desprendimiento de los torpedos y un segundo después uno de ellos golpeó contra la hélice. Pareció como si, al ser levantado el barco por la primera ola, el cable que aseguraba los torpedos se hubiera tensado, pero al caer en el seno de la ola se aflojó y atirantó de nuevo. Era seguro que los torpedos se habían perdido, como pude notar por el movimiento del pesquero.»

El *Arthur* continuó navegando hasta encontrar un sitio seguro para que Evans buceara bajo él para inspeccionarlo. Informó que los cables y grilletes estaban todavía, pero no había rastro de los torpedos. Al alcance ya de su objetivo, una racha de mala suerte les impidió llevar a término su empresa. Los buceadores estudiaron las posibilidades de desembarcar y encontrar el coche; Larsen dijo que a causa del estado de la mar no sería posible llegar al punto de encuentro convenido, de modo que cuando hallaron un lugar adecuado como alternativa, hundieron el barco y saltaron a tierra. Naturalmente, no había ningún coche esperándoles en el nuevo lugar elegido, por lo que decidieron dividirse en dos grupos. Después de muchas aventuras, ambos grupos consiguieron llegar a Suecia pero, desgraciadamente, Evans resultó gravemente herido en un tiroteo cerca de la frontera y fue capturado. Mucho después se supo que fue colocado contra un paredón y fusilado «por orden del Führer». El resto de la partida, después de un «internamiento» nominal en Suecia, regresó a Inglaterra.

Pero el fracaso de este intento no dio por terminados los planes contra el *Tirpitz*. Se proyectó realizar ataques con submarinos *X*, aunque el acorazado alemán se encontraba a mil millas de distancia de la base británica más próxima. Para llevar a los *X* a las zonas de operaciones lejanas era necesario remolcarlos, casi siempre en inmersión, por submarinos de porte más convencional, para cuyo fin era necesario disponer de dos dotaciones completas por cada submarino enano; una de ellas era conocida como «dotación de crucero» y era la que lo tripulaba día y noche durante el remolque. Su misión era mantener el submarino a punto hasta llegado el momento de transferirlo a la «dotación operativa» en el punto de destacamento, desde donde se dirigiría por su propios medios hasta el objetivo. La dotación de crucero también debía encargarse de mantener el remolque debidamente, tanto en superficie y con mal tiempo como en la completa oscuridad de la inmersión, además de gobernar, emerger y hacer inmersión al unísono con su submarino nodriza. Aunque existían medios de comunicación entre ambos, según un comandante de crucero: «Nos entendíamos principalmente por adivinación y con la ayuda de Dios.»

El plan completo comprendía seis submarinos: el *X-5, X-6, X-7, X-8, X-9* y *X-10* y era sumamente ambicioso. Tenía previsto no sólo el ataque al *Tirpitz* sino también al crucero de batalla *Scharnhorst*, de 26.000 toneladas y al acorazado de bolsillo *Lützow*, de 12.000. El *Tirpitz* sería atacado por los *X-5, X-6* y *X-7*, el *X-8* lo haría al *Lützow* y los *X-9* y *X-10* al *Scharnhorst*. Tan desusada fuerza de ataque, seis submarinos remolcando cada uno a un *X*, salió a la mar el 11 de septiembre de 1943, invirtió en la travesía ocho o más días con sus noches con la enorme tensión que ello





Un «submarino nodriza» durante el adiestramiento.

conllevaba para las dotaciones de crucero.

El resultado neto de este osado ataque fue probablemente el éxito más resonante de todas las operaciones efectuadas por submarinos *X* en aguas europeas y el *Tirpitz* quedó definitivamente fuera de combate. La citación oficial y las menos oficiales manifestaciones de los participantes nos relatan el hecho. La citación oficial dice así:

«El rey ha aprobado la concesión de la Cruz Victoria al valor al teniente de navío Charles Godfrey Place, D.S.C. y al teniente de navío Donald Cameron, R.N.R. (*), comandante de los submarinos de Su Majestad X-6 y X-7, quienes, el 22 de septiembre de 1943 llevaron a cabo con el mayor valor y éxito un ataque contra el acorazado alemán *Tirpitz*, fondeado en el apostadero protegido de Kaafiord en el Norte de Noruega. Para llegar al fondeadero tuvieron que atravesar un campo de minas enemigo y efectuar una nevegación de cincuenta millas en el interior del fiord, que se sabía constantemente patrullado por el enemigo y defendido con redes, artillería y equipos de escucha hidrofónica, todo ello después de una travesía de mil millas desde su base.

Después de eludir con éxito todos estos peligros y haber penetrado en el fondeadero, los tenientes de navío Cameron y Place, con completo desprecio del peligro, atravesaron con sus pequeñas embarcaciones las redes antisubmarinas y antitorpedo que rodeaban al *Tirpitz* y desde el interior de estas defensas llevaron a cabo su ataque con fría decisión.

Cuando todavía se encontraban tras las redes, se desencadenó un feroz contraataque enemigo que imposibilitó su retirada. En consecuencia, los tenientes de navío Place y Cameron hundieron sus respectivos barcos para evitar que cayeran en manos del enemigo, antes de lo cual tomaron las medidas oportunas para garantizar la seguridad de sus dotaciones, la mayoría de cuyos miem-

(*) Royal Navy Reserve = Real Reserva Naval (N. del T.)



Los comandantes del X-6 **y del** X-7, **que atacaron con éxito al** Tirpitz **en septiembre de 1943. A la izquierda el teniente de navío B. C. G. Place y a la derecha el teniente de navío D. Cameron.**

bros, juntamente con sus comandantes, cayeron prisioneros.

En el curso de esta operación, se llevó a cabo un ataque con estas pequeñas embarcaciones llegando hasta el propio objetivo, aceptando, al hacerlo, todos los peligros inherentes a su escaso porte y afrontando todos los riesgos derivados del despliegue de ingenios para la protección en puerto de buques de guerra de tan vital importancia. El valor, tenacidad y total desprecio del peligro frente al enemigo y en su inmediata proximidad demostrados por los tenientes de Navío Cameron y Place durante el ataque que realizaron con decisión y completo éxito, fueron absolutos.

Su Majestad ha aprobado también la propuesta para la Orden de Servicios Distinguidos al alférez de navío Haddon Kendal, RNVR (*) y la concesión de la Medalla al Valor Sobresaliente al Mecánico de Cuarta Clase Edmund Goddard, por su valor, pericia e intrepidez durante el afortunado ataque llevado a cabo contra el *Tirpitz*.

Tanto Donald Cameron como Godfrey Place eran oficiales de carrera y continuaron en la Armada Real al terminar la guerra. Cameron, por desgracia, falleció posteriormente, de muerte natural, pero Place es contralmirante cuando escribinos este libro. Al preguntarle sobre esta operación, Place hizo un relato más personal:

«En esta operación, precisamente, eran mayores las probabilidades de regresar que en muchas otras debido a lo largo y cuidándose del adiestramiento y las embarcaciones estaban diseñadas de manera que podíamos volver por nuestros propios medios. Pero en este tipo de guerra, prácticamente nuevo, es imposible preverlo todo. Una de las dificultades que encontramos fueron las pequeñas averías, lo que se debió, en parte, a que durante el tránsito fuimos en inmersión veintitrés de cada veinticuatro horas a lo largo de diez días. El ataque en sí se realizó durante el día en el fondeadero más fuertemente defendido de todos los que disponían los alemanes en los fiordos de Noruega. En líneas generales el procedimiento de ataque era

(*) Royal Naval Volunteer Reserve = Real Reserva Naval Voluntaria (N. del T.)


Alférez de navío Robert Aitken, D. S. O.


Alférez de navío Kendall, D. S. O.

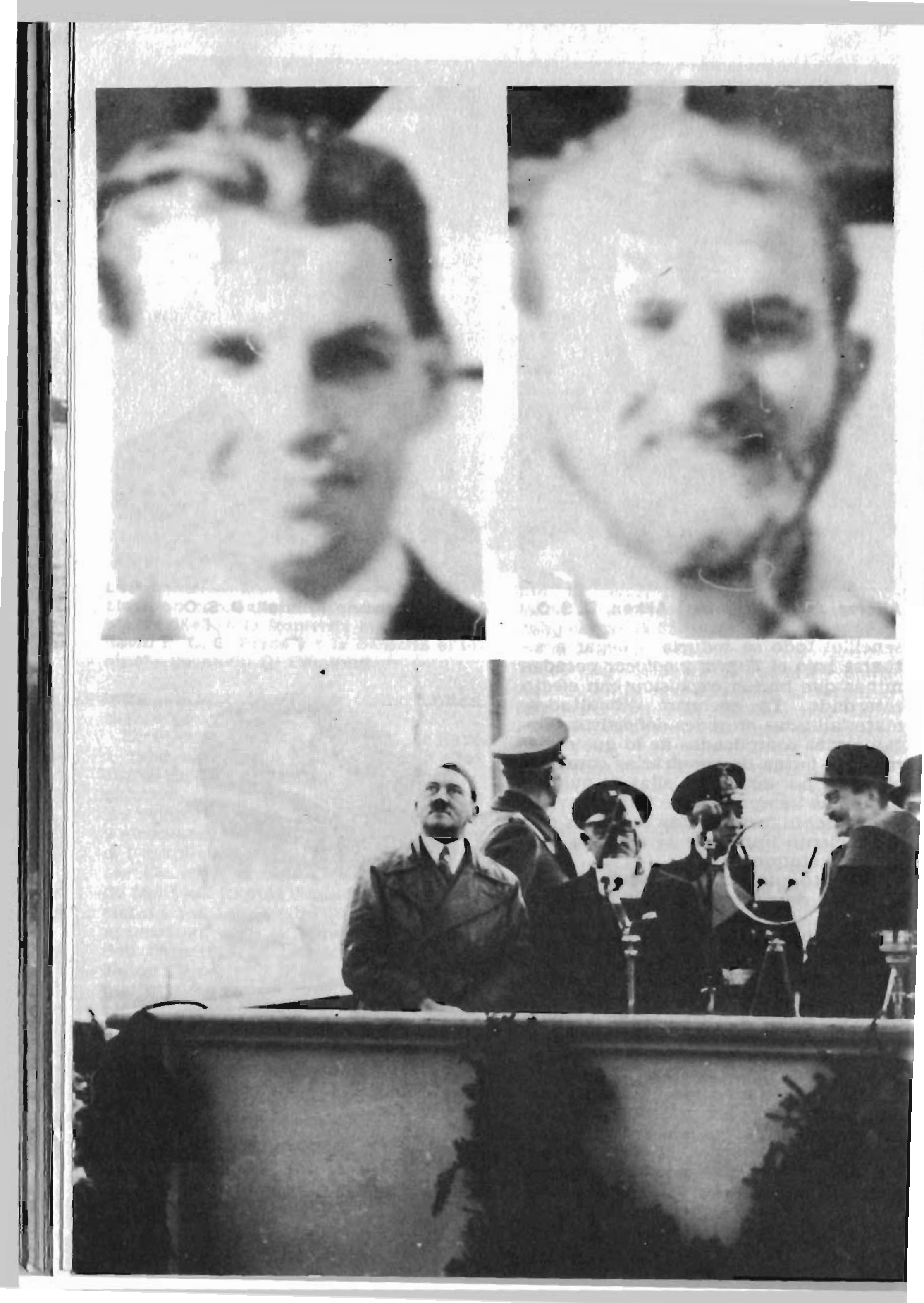
sencillo: todo se reducía a llegar a situarse bajo el *Tirpitz* y colocar pesadas minas que harían explosión con efecto retardado. Yo encontré dificultades, materializadas en redes defensivas bastante más complicadas de lo que creíamos; mi forma de penetrarlas consistió en pasar por debajo de ellas, lo que me llevó más tiempo del que tenía previsto y, de hecho, fueron estas redes las que me hicieron imposible la retirada después del ataque.»

El relato que hizo el fallecido Donald Cameron de su participación en el ataque es el siguiente:

«Lo extraño de la situación se nos hizo patente la noche anterior al ataque. Estábamos en aguas enemigas, a punto de atacar a nuestro enemigo, con los auriculares puestos y oyendo por un oído un programa de la BBC y por el otro el tráfico de las embarcaciones que cruzaban por encima de nosotros.

Tuve dificultades mecánicas: se me inundó el periscopio y también una de las cargas explosivas, a lo que había que añadir problemas con el trimado que me daban una inclinación de quince grados. Conseguimos atravesar las de-


Mecánico Edmund Goddard, C. G. M.



Arriba, izquierda: **Teniente de navío Hudspeth, comandante del** X-10. Centro: **Teniente de navío B. McFarlane.** Izquierda: **El «Führer» en la botadura del** Scharnhorst. **Hubo de renunciar al ataque contra este barco, tal como se había planeado, debido a fallos técnicos del** X-10. Arriba: **Dotaciones de** *crucero* **y** *operativa* **del** X-7. **Detrás, de izquierda a derecha: Aitken, Place, Whitman, Philip. Delante: Magennis, Luck, Whitley.**



fensas exteriores, más gracias a la buena suerte que por pericia o buen juicio, encontrándonos entonces frente a las redes de acero que rodeaban al acorazado. Afortunadamente había un hueco en estas defensas que se utilizaba para el paso de embarcaciones menores; luego supímos que esta entrada se había abierto como media hora antes para permitir el paso de un bote de tráfico normal entre el *Tirpitz* y los demás barcos del apostadero. Pasamos por este hueco y al virar para el ataque traicionamos nuestra presencia al varar en un bajo de arena que no figuraba en la carta, siendo vistos por un marinero de guardia del *Tirpitz* que hizo funcionar la alarma e informó al oficial de guardia que había visto un gran pez. Al parecer, era extraordinariamente raro un gran pez en aquellas aguas por lo que al marinero se le amonestó para que no dijera tonterías. No obstante ya había corrido la voz de que ocurría algo anormal. Como nuestro equipo de navegación había quedado inutilizado en la varada, estábamos totalmente ciegos y anduvimos dando tumbos entre las redes hasta que nos vimos obligados a llevar a cabo el ataque en superficie. Nos aproximamos desde cincuenta yardas a través de todas las obstrucciones hasta llegar a su costado y dejamos caer las cargas con la espoleta graduada para una hora. Hecho esto, considerando que no había la menor probabilidad de escapar con el submarino, decidí echarlo a pique encima de las cargas para evitar que cayera en manos del enemigo, después de lo cual fuimos capturados por botes y llevados a bordo del *Tirpitz*. Yo estaba siendo interrogado a bordo del acorazado alemán cuando las cargas hicieron explosión».

En el caso de Cameron se repitió, casi punto por punto, la experiencia del italiano de la Penne en su ataque al acorazado británico *Valiant*. Igual que de la Penne, Cameron se negó a dar cualquier información puesto que el Comandante podría haber salvado su barco simplemente desplazándolo de su lugar y de este modo experimentó la espera a cortísima distancia de sus propias minas haciendo entretanto conjeturas sobre lo que pasaría cuando hicieran explosión.

Desmantelado el *Tirpitz*, quedó eliminada una importante amenaza para los convoyes británicos y aliados.

Los demás submarinos que debían cumplir el resto de esta dificilísima misión no tuvieron tanto éxito. El *X-8* fue remolcado por el submarino *Seanimph*. Durante el viaje su proa tomó de pronto una fuerte inclinación a bajar, lo que era clara señal de haber faltado el remolque. Cuando el *X-8* logró salir a superficie, el teniente de navío Smart, comandante de la dotación de crucero, subió a cubierta, pero no había rastro del *Seanimph*. Smart continuó navegando a velocidad económica, que era para los *X* de tres nudos, con la esperanza de ser recogido: de no ser así trataría de llegar a su objetivo y ejecutar el ataque con la dotación de crucero. Afortunadamente para ellos, unas treinta y seis horas después avistaron al *Seanimph*, se dio rápidamente un nuevo remolque y continuaron navegando, ya con la dotación operativa, bajo el mando del teniente de navío B. McFarlane, RAN (*), que reveló a la fatigada dotación de viaje. Pero no acabarían ahí sus tribulaciones pues pronto el *X-8* tomó una fuerte escora a estribor; esto era indicio de que la carga explosiva de esta banda se había inundado, por lo que se decidió poner la espoleta en posición de seguro y lanzarla en aguas profundas. Muy poco tiempo después y para sorpresa de todos, la carga detonó tras ellos. Después se advirtió que también se había inundado la carga de babor, que recibió el mismo trato que la otra, pero esta vez con la espoleta graduada para dos horas. Estaban a sólo cuatro millas del punto donde debía largarse el remolque del *X-8* cuando esta carga hizo explosión. Por algún casi increíble capricho submarino, esta explosión, aunque mucho más lejana que la primera, ocasionó importantes averías interiores en el *X-8*, dejándolo incapacitado para sumergirse. Su dotación pasó al *Seanimph* y fue echado a pique.

El *X-9* iba a remolque del *Syrtis* cuando durante la navegación se descubrió en éste último que en algún momento indeterminado se había partido el remolque. A pesar de la minuciosa

(*) Royal Australian Navy.

búsqueda que se llevó a cabo no se halló rastro del *X-9* y tanto el pequeño submarino como su dotación de crucero se perdieron para siempre.

El *X-10*, mandado por el teniente de navío K. Hudspeth, de la Real Reserva Naval Voluntaria Australiana, fue remolcado por el *Sceptre*. Se largó el remolque a las 20.00 horas del 20 de septiembre y navegó en demanda de su objetivo por sus propios medios. Al sumergirse empezaron las dificultades: era difícil mantener el trimado, aparecieron fallos en el motor del periscopio y se averió la giroscópica. Hudspeth, después de estudiar las cartas, se dirigió a un pequeño fiord fuera de su derrota y se posó en el fondo, tratando de hacer las necesarias reparaciones (por la noche salieron a superficie y estuvieron pescando). Finalmente, se llevó a cabo una reparación provisional y se inició la aproximación al objetivo, pero comenzaron a aparecer nuevas averías obligándoles de nuevo a descansar sobre el lecho del mar para tratar de resolverlas, esta vez ya sólo a unas cuantas millas del fondeadero del *Scharnhorst*, en el fiord Kaa.

Finalmente, consiguieron que todo funcionara de un modo más o menos aceptable, pero Hudspeth decidió abandonar el intento por temor a que, en tales condiciones, pudiera comprometer el éxito de los otros submarinos enanos participantes. Salieron hacia alta mar con la esperanza de encontrar alguno de los submarinos nodriza aguardando para recoger supervivientes, hasta que encontraron al *Stubborn*, que había remolcado al *X-7* en su navegación y fueron recibidos a bordo. Luego se supo que el *Scharnhorst* había asaltado secretamente el fiord Kaa de manera que el intento hubiera sido inútil de todos modos.

La contribución de las dotaciones de crucero, aunque menos espectacular que la de las dotaciones operativas que, en realidad, se escogían según las necesidades, merece este elogioso comentario del desaparecido almirante Claude Barry:

«Las dotaciones de crucero de los submarinos *X* merecen el mayor reconocimiento por la manera como realizaron sus largas y fatigosas travesías, correspondiéndoles en buena parte el éxito subsiguiente de las operaciones. Estas navegaciones las considero una buena demostración de decisión y pericia marinera por parte de todos las que las llevaron a cabo.»

Los *X* buscaron también otros barcos enemigos refugiados en el intrincado laberinto de las aguas interiores a lo largo de las costas noruegas. El *X-24*, mandado por el teniente de navío «Maxie» Shean, de la Real Reserva Naval Voluntaria Australiana, recibió la orden de atacar a un dique flotante que se encontraba en Vest Byfiord. El pequeño submarino llegó puntualmente a la zona del objetivo, pero el tráfico de embarcaciones menores en el fiord era tan intenso que se vio y se deseó para evitar las colisiones. Las rápidas ojeadas por el periscopio eran extremadamente arriesgadas y no muy informativas y el aire en el interior del submarino se iba viciando cada vez más, afectando visiblemente a la dotación. Shean se vio obligado a tomar una decisión fiando en la suerte y en la Providencia y atacar basándose en el último vistazo por el periscopio. Navegando palmo a palmo a lo largo del casco del enemigo, dejaron sus mortíferas cargas y regresaron a toda máquina a su submarino remolcador, el *Scepter*. Para gran desencanto de todos, se supo después que no habían atacado al dique, sino que habían hundido en su lugar un gran mercante alemán llamado *Barenfels*. No era el blanco previsto, pero toda presa era de provecho. Posteriormente se dio el mando del *X-24* al teniente de navío. H. P. (Pat) Westmacott, DSC, RN, quien echó a pique al dique flotante según lo previsto. Westmacott relataba, alegremente, su acción de la siguiente manera:

«Todo Vest Byfiord estaba minado y mi derrota era una línea quebrada; yo quería mantenerme en la canal dentro de lo posible, pero había muchísimo tráfico y fui prácticamente empujado al Norte de mi derrota. No quería descender a mayor profundidad de la periscópica por varias razones, ya que me interesaba poder echar una rápida ojeada cada pocos segundos. Finalmente se abrió ante nosotros el Puddefiord, de forma que pude reconocer algunos pun-



Teniente de navío Shean.



Teniente de navío H. P. Wesmacott, comandante del X-24, el submarino que, por fin, echó a pique el dique flotante en Noruega.

tos como el observatorio, la catedral y otros. A las 09,00 horas avisté el dique flotante. A medida que nos acercábamos las aguas se hacían más restringidas y el tráfico más denso; yo me debatía con el periscopio izándolo y arriándolo a cada momento como el pistón de una máquina. Naturalmente este fue el momento escogido por la Compañía de Bromas Oportunas, S.A.: el periscopio quedó arriba y atorado y el mecanismo empezó a echar humo, pero pudimos arreglarlo con un destornillador. Estábamos ya muy cerca del dique pero, qué vergüenza, estaba vacío, aunque tenía dos barcos pequeños abarloados. Nos faltaban aún unas cien yardas para llegar cuando ví los palos del *Barenfels*, del que Maxie Shean había dado buena cuenta en el ataque anterior. Había un letrero que decía: «Lansam Fahren», o sea «navegar despacio». Bueno, pues yo iba sólo a dos nudos y medio. A eso de las 09,30 horas nos colocamos bajo el dique, a popa, y me posé en el fondo, donde dejamos la primera carga; maniobrando entonces para dejar la otra bajo el otro extremo del dique. A las 10,15 horas habíamos terminado nuestro trabajo y con el submarino más ligero, me alejé unas mil yardas, tomé una situación, metí a bajar y salí disparado hacia la embocadura del Byfiord.

Los fiordos noruegos dejaron ya de ser un escondite seguro para los buques enemigos. Hombres aislados o unidades con un máximo de cuatro, actuando por su cuenta y a gran distancia de su base más próxima, buscaban y atacaban a sus objetivos no sólo en los fiordos noruegos sino dondequiera que estuvieran los barcos enemigos. Los hombres de los submarinos enanos alcanzaban al adversario llevados por su elevado sentido del deber, con absoluta impavidez y desprecio del peligro y, además, todos ellos eran voluntarios. Mucho había llovido desde aquella ahogada explosión una mañana de septiembre en el puerto de Gibraltar y que tantas lenguas había desatado en Whitehall.

Equipo de buzo recuperador de minas.





Un grupo de hombres de las Unidades de Limpieza de obstrucciones contra desembarcos, durante su adiestramiento.

A medida que se acercaba el Día-D, en los cálculos del selecto grupo que se ocupaba de la investigación subacuática, parecía que los buceadores eran solicitados en todas partes y también las diversas adaptaciones de los equipos de buceo para las diferentes tareas que se les encomendaban. Por ejemplo, las Unidades de Demolición de obstrucciones contra medios de desembarco (conocidas como «Locku Boys», cuyo trabajo era, al propio tiempo, vital y nada envidiable, debían disponer de un equipo verdaderamente anfibio. Era muy probable que después de haber terminado la peligrosa tarea de limpiar de obstáculos formidables las playas minadas y sembradas de «trampas para bobos», tuvieran que combatir sin cuartel en tierra. Para este tipo de trabajo se recomendaba un cierto tipo de traje e inmediatamente se emprendió una carrera frenética para su producción intensiva. Se fabricó la cantidad solicitada, no sin dificultades, y los «Locku Boys» hicieron un magnífico trabajo con este equipo. Por entonces el ejército estaba desarrollando, con el mayor secreto, el carro anfibio. Un detalle que causaba gran preocupación en los medios del ejército era el problema de cómo proceder al salvamento de las dotaciones si su «embarcación» resultaba hundida. Se consultó a la Comisión de Buceo y en el término de tres días ésta produjo un aparato ligero de escape que demostró su utilidad el Día-D cuando el temporal cobró su tributo en carros anfibios y sus dotaciones tuvieron que hacerse, a su vez, anfibias.

También se había propuesto ya la utilización del equipo de los tripulantes de los torpedos biplazas para la mayor parte de los demás buceadores del Día-D; esto fue un acierto porque ya había sido aprobada su producción en cantidad.

Las «P Parties» o grupos de limpieza de puertos tenían a su cargo una misión particularmente difícil. Debían hacer detenidos reconocimientos en extensas zonas de dársenas y muelles en busca de minas y otros artefactos mortíferos en el menor tiempo posible. Esto significaba



«Locku Boys», después de cumplir su misión.



Adiestramiento de buceadores, durante la preparación de los desembarcos del Día-D. Durante el ejercicio se efectúa la voladura de una réplica de las obstrucciones alemanas de acero.

no sólo que tenían que moverse aprisa —y moverse aprisa bajo el agua es algo por sí mismo lleno de dificultades— sino que quedaba descartado el uso de oxígeno puro, debido a las profundidades a que se debía operar. Aquí demostraron su valor las experiencias que se habían hecho con mezcla oxígeno-nitrógeno para los submarinos *X*. El gran desarrollo alcanzado en el estudio de esta teoría permitió a estos hombres utilizar un aparato respirador que eliminaba prácticamente los peligros del buceo y les permitía trabajar rápidamente bajo el agua.

Las primeras embarcaciones que llegaron a las costas de Normandía el Día-D fueron dos submarinos *X*, que permanecieron en la zona durante cuarenta y ocho horas. Un informe del almirante Ramsay explica su misión como sigue:

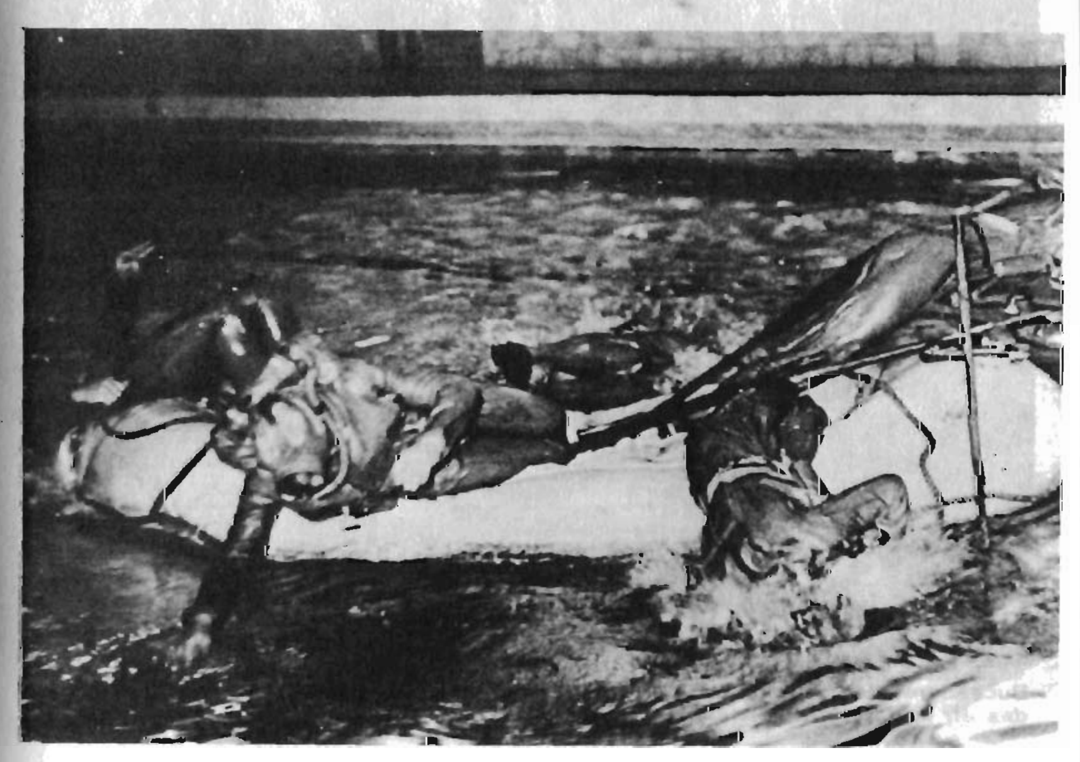
«Se utilizaron dos submarinos *X* para marcar las canales de aproximación de las Fuerzas «S» y «J», ya que era sumamente importante que la Fuerza «S» no se alejase demasiado hacia el Este y la línea de la costa en el sector de la Fuerza «J» no era fácilmente distinguible. Los submarinos *X* habían salido a la mar durante la noche del 2 al 3 de junio, remolcados durante parte de la travesía. Cada uno de ellos recibió un mensaje a las 01,00 horas del 5 de junio en el que se decía que el desembarco había sido retrasado veinticuatro horas y, a pesar de las dificultades de navegación para una embarcación de pequeñísima velocidad, sometida a corrientes de marea transversales, mantuvieron su situación frente a la costa enemiga hasta el amanecer del 6 de junio; entonces hicieron señales de destellos hacia alta mar desde sus posiciones correctas para servir de guía a las embarcaciones de asalto que se aproximaban. Se considera que las dotaciones del *X-20* y *X-23* hicieron gala de gran pericia y tenacidad. Sus partes de campaña, que son un modelo de exposición, están redactados como el cuaderno de bitácora de un submarino normal en superficie y en

tiempo de paz, más bien que en un minúsculo y vulnerable submarino empeñado en una arriesgada operación de guerra.»

Cerca de media noche, el *X-20*, mandado por el teniente de navío Ken Hudspeth y el *X-23* por el del mismo empleo George Honour, se encontraban en las proximidades de las posiciones que se les había asignado. El Día-D, desde veinte minutos antes de la hora H hasta el amanecer, los dos pequeños submarinos debían proyectar destellos de colores hacia la mar desde unas tres millas de distancia de la costa enemiga. Los grupos que encabezaban el desembarco, transportando carros, pasaron la línea límite puntualmente y ya había luz suficiente para identificar sin dudas las playas. Ninguna embarcación de desembarco tuvo la menor dificultad en reconocer la costa durante el asalto. Los mini-submarinos *X-20* y *X-23*, que llevaban setenta y tres horas en la mar, de ellas sesenta y cuatro en inmersión, estuvieron marcando los puntos de varada para el Grupo «J-1» de Asalto de Carros y a la Fuerza «S», respectivamente. Sus luces fueron reconocidas claramente por las lanchas de desembarco.

Además de sus actividades en la costa occidental europea, los grupos subacuáticos fueron también muy activos en la zona mediterránea. Cuando el Octavo Ejército británico se acercaba a Trípoli, se pidió a la Marina Real que se ocupara de algunos buques que se sabía que los alemanes estaban preparando para obstruir la entrada del puerto, hundiéndolos. Su fracaso o su éxito tendría considerable importancia cuando el Octavo Ejército llegase a Trípoli, ya que si tropezaban con dificultades para su aprovisionamiento por mar, su radio de acción se vería limitado. Se decidió efectuar el ataque durante la noche del 18 al 19 de enero de 1943, para lo cual se embarcaron dos torpedos biplaza en el submarino *Thunderbolt*. La RAF cooperó lanzando bengalas rojas sobre el

Lanzamiento de buceador durante un adiestramiento.





Buceadores de la Marina británica, mostrando diversos equipos y escafandaras utilizadas en la guerra subacuática.





G. W. J. Larkin (izquierda) y C. L. Barey, que en la época de la acción que se relata tenían los empleos de teniente de navío y suboficial cocinero, respectivamente, recuerdan sus experiencias de la guerra en una cena en 1951.

puerto y organizando una incursión sobre la ciudad. Se tenía previsto largar los torpedos humanos desde el submarino aproximadamente a las 23,30 horas. No obstante, debido a dificultades de navegación, el *Thunderbolt* estaba algo más alejado de tierra de lo previsto cuando emergió a las 23,00 horas, por lo que su comandante decidió proseguir en superficie tanto como le fuera posible. Cuando estaban preparando los torpedos y sus dotaciones se avistó a corta distancia una embarcación alemana. El *Thunderbolt* mantuvo el rumbo y permaneció vigilando a su posible adversario mientras todo se ponía a punto. Sólo cuando estuvieron listos, el *Thunderbolt* se sumergió y emprendió la retirada. Las dotaciones de los torpedos eran el alférez de navío H.L.H. Stevens con el mecánico Buxton en uno de ellos; el teniente de navío G.W.J. Larking y el cabo C.L. Berey tripulaban el otro. Después de retirarse el *Thunderbolt*, ambos torpedos perdieron el contacto visual entre sí. Stevens y Buxton ejecutaron su ataque con éxito aunque cayeron prisioneros después pero la historia de Larkin y Berey la conocemos con mucho mayor detalle:

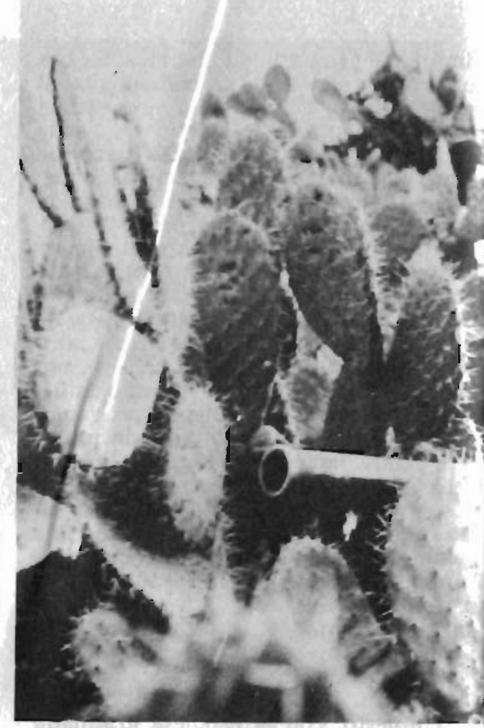
Cuando abrieron el *Thunderbolt*, Larkin se sumergió parcialmente, pero no del todo pues pretendía alejarse de la patrullera alemana todo lo posible; además quería mantenerse a la vista de las bengalas lanzadas sobre el puerto, ya que éstas serían visibles solamente hasta las 23,30 horas. Las bengalas cesaron puntualmente como estaba previsto pero duraron lo suficiente como para que Larkin comprobara su aguja y se asegurara de que llevaba el rumbo correcto. Después de navegar durante dos horas, vio el mismo patrullero, o posiblemente, otro, escoltando a un pesquero que llevaba a remolque una gran gabarra, navegando hacia el Oeste, procedente de Trípoli. Larkin intentó sumergirse y entonces descubrió que su

timón de profundidad había sido tan gravemente dañado, probablemente al separarse del *Thunderbolt*, que estaba completamente inútil. Metió más agua en los lastres, se sumergió, a pesar de todo, y maniobró con las bombas lo menos posible para mantener el torpedo bajo el agua mientras el pequeño convoy pasaba a menos de un centenar de metros de él. Después de navegar durante una hora más en estas condiciones, Larkin decidió que, toda vez que su embarcación estaba incapacitada para operar en inmersión, el ataque al puerto en superficie, habida cuenta de sus defensas, no tendría la menor probabilidad de éxito y sólo serviría de intentarlo, para poner en peligro la misión del otro. Por lo tanto, arrumbó al Sur y se dirigió hacia la costa. A eso de las tres de la madrugada y bajo las mismas narices de los centinelas italianos vararon entre fuertes rompientes un poco al Oeste de Trípoli. Berey había consumido su oxígeno debido a un accidente al abandonar el *Thunderbolt* y encontró dificultades para salir a tierra. Dirigieron el torpedo hacia mar abierto, con la espoleta graduada para mucho después y las bombas de inundación en funcionamiento. Larkin y Berey se despojaron de su equipo de inmersión y lo hundieron, juntamente con otras «pruebas incriminatorias» y se encaminaron hacia los alrededores de Trípoli, decidiendo alejarse todo lo posible del mar. Atravesaron varios puestos sin ser vistos, llenaron sus cantimploras en un depósito de agua y pasaron el resto del día escondidos en una zanja junto a una carretera que se utilizaba para evacuar material blindado averiado a Trípoli y reemplazarlo por otro.

A las seis de la tarde del día 19 abandonaron su trinchera y, manteniéndose alejados de carreteras y caminos continuaron su marcha. Pero resultaba demasiado fatigoso caminar por la arena en la oscuridad y la escasez de agua llegaba a ser un verdadero peligro, de modo que decidieron volver a la carretera; había otra razón para ello y era que esperaban poder hacerse con alguna camioneta o un coche, si encontraban alguno sin vigilancia. Vieron algunos vehículos, pero todos bien guardados; aunque no todos los vigilantes estan despiertos, les superaban en número y armamento pues ellos no llevaban más armas que un cuchillo cada uno. Pero con estas armas, pesados cuchillos de buzo, y con el propósito de hacer algo útil, se dedicaron a cortar todos los cables telefónicos y demás conductores que encontraron a su paso. A eso de las cuatro y media de la madrugada llegaron a un gran parque de vehículos, pero al oír hablar y gritar a los alemanes decidieron ocultarse entre unos pequeños matorrales al otro lado de la carretera por si se presentaba la oportunidad de algún transporte. Sin embargo, al día siguiente los alemanes levantaron el campo dirigiéndose hacia el Oeste llevándose todos los vehículos consigo. Los dos ingleses, abandonaron, pues, su acogedor matojo y se encaminaron hacia el Este, escondiéndose cada vez que aparecía algo en la carretera.

Afortunadamente había luna y la visibilidad era buena, permitiéndoles ver los puestos de vigilancia con tiempo suficiente para eludirlos. Por la noche vieron tres figuras, cruzando la carretera frente a ellos, dos de ellas con aspecto europeo en tanto que el tercero parecía más bien un árabe; creyendo que podrían ser la dotación del otro torpedo humano que hubieran encontrado un guía, Larkin silbó suavemente las primeras notas del himno nacional inglés («God Save The King») pero no obtuvo respuesta. Al parecer, pudieron ser parte de una tripulación de la RAF cuyo avión había sido derribado y estaban tratando de escapar. Después, ante la escasez de agua, cerca de Castel Benito se encaminaron a un depósito, sólo para comprobar que el tal depósito, montado sobre una torre, había sido sometido a un tratamiento tan rudo por la RAF que ya era completamente inútil para contener cualquier clase de líquido. En ese momento se acercó una camioneta con dos soldados alemanes que se apearon, dirigiéndose hacia ellos. Era ya imposible la huída, así que Larkin y Berey se volvieron hacia la torre y fingieron estar ocupados en una función tan intransferible como necesaria. Los alemanes se acercaron a menos de un metro, se excusaron y regresaron a su camioneta. Después de otras incidencias de las que también escaparon por los pelos, mar-

Batería anticarro italiana en posición.



charon nuevamente campo a través hasta esconderse entre unas matas en medio de un aparcamiento aparentemente abandonado, donde se quedaron dormidos. Hacia el mediodía se despertaron, para encontrarse con que una columna alemana de transporte se había instalado allí. Muy pronto fueron descubiertos por un soldado alemán que buscaba leña; estaban tendidos boca abajo y, después de recibir dos o tres puntapiés, Larkin se levantó diciendo cortésmente: «Good morning», a lo que contestó el alemán: «Ha, Tommy» (*). Trataron de sacarle de su error informándole que ellos pertenecían a la Marina Real, pero después del interrogatorio a que les sometió un oficial alemán, éste llegó a la conclusión, igualmente errónea, de que eran paracaidistas y los puso bajo estrecha vigilancia. Después de proporcionarles algo de comer, los metieron en una camioneta vigilados por un sargento y un soldado, en tanto que el oficial ocupó el asiento delantero

(*) Apodo que se aplica a los soldados ingleses de Infantería. (N. del T.)



junto al conductor. A pesar de que no les quitaban el ojo de encima, se las arreglaron para deshacerse de los papeles que llevaban, ya que los tenían preparados para hacerse pasar por alemanes en caso de ser capturados por los italianos. Al cabo de un rato, Berey cogió distraídamente una pala que había en el camión y poniendo lo que él creía una expresión angelical comenzó a deslizarse disimuladamente con la aparente intención de descargarla sobre la cabeza de su vigilante. En vista de que estaban cruzando por una zona llena de tropas enemigas y que eran seguidos de cerca en convoy por otra camioneta, Larkin sugirió que el momento no era de lo más oportuno para hacer aquello. De mala gana, Berey soltó la pala.

Por la noche acamparon en un acuartelamiento italiano y después de una buena comida empezaron a entablar relaciones realmente buenas con sus

Cañón anticarro alemán y patrulla motorizada en un puesto de observación en el frente de Túnez.

aprehensores. Larkin coreó «Ein Malm Rhine», que los alemanes declararon conocer y, para corresponder, ellos entonaron una versión aproximada de «Pack Your Troubles In Your Old Kitbag». Cuando llegó el momento en que parecía indicado dormir un poco, los alemanes estaban ya bien convencidos de que sus prisioneros eran buenos muchachos. Estos durmieron en la camioneta con el sargento, dormido, en un extremo y el soldado, también dormido, al otro. Fuera quedaban dos centinelas, uno junto a la trasera de la camioneta y el otro junto a la capota. A eso de las cuatro de la mañana, el que estaba en la parte posterior se reunió con el otro para charlar: los dos ingleses recogieron algo de pan y agua, se deslizaron en silencio por la trasera del camión y se perdieron en la oscuridad. Después de esconderse y de haber sido casi alcanzados por los disparos de salteadores árabes, llegaron a una granja explotada por un italiano que los trató muy bien y les dio una comida espléndida, café y copa incluídos. Su único temor era que las tropas que avanzaban fueran australianas, que tenían bien ganada reputación de gente dura. Al día siguiente llegaron elementos del Octavo Ejército y los dos ingleses fueron rápidamente trasladados a El Cairo y de allí a sus casas, vía Malta, para disfrutar de un bien ganado permiso.

Como se ve por la descripción de esta operación en la que Larkin y Berey no alcanzaron su objetivo —si bien por causas ajenas a su voluntad— los jinetes de los torpedos humanos eran tipos notablemente decididos.

Previamente a la invasión, que se proyectaba iniciar por Sicilia, se decidió utilizar buceadores para reconocer los puntos de desembarco; de este modo los pollos que los italianos habían incubado en el Mediterráneo volvían a su corral. Para estos ejercicios previos a la invasión, los torpedos humanos eran transportados sobre calzos especiales en la cubierta de submarinos de la clase *U* y se ponían a flote a unas tres millas de la costa al sumergirse el submarino. Se remolcaban entonces por medio de pequeños botes hasta media milla de la playa que se iba a reconocer y, en su proximidad, el torpedo humano se sumergía a una cota de unos cuatro metros y medio y continuaba hacia tierra hasta varar. Entonces desmontaba uno de sus tripulantes, que efectuaba el reconocimiento, tomando sondas a su regreso y registrando la pendiente del fondo. Una vez terminado el trabajo se alejaban hacia mar abierto, salían a superficie y establecían contacto con los botes, quienes, a su vez, por medio de señales de infrarrojos se comunicaban con el submarino, para terminar regresando a su base.

La oportunidad para actividades más agresivas se presentó con la «Operación Principio» en Palermo, en la que tomaron parte varios torpedos humanos con diversos grados de éxito. Uno de ellos, pilotado por el teniente de navío Greenland y el cabo señalero Ferrier consiguió llegar sin ser visto y realizar un ataque perfecto contra un crucero al que echó a pique. Por el contrario, el teniente de navío Cook y el marinero de primera Worthy, con otro torpedo biplaza, tuvieron mayores dificultades. En primer lugar se les destrincó la cabeza de combate, llevándoles bastante tiempo afirmarla de nuevo; después, una serie de incidentes desafortunados terminaron en el abandono del artefacto y, desgraciadamente, con la muerte de Cook. El alférez de navío Dove y el cabo Freel llevaron a cabo un ataque excelente y colocaron su carga bajo la popa del *Vimina*, que resultó gravemente averiado; posteriormente fue torpedeado cuando era remolcado desde Palermo.

Antes de esta «Operación Principio» el enemigo no tenía idea de que los ingleses utilizasen torpedos humanos y no les parecía probable que pudieran hacerlo en aquella etapa de la guerra.

La ofensiva organizada por los submarinos enanos en el Mediterráneo culminó con una incursión contra el puerto que había sido la cuna de los torpedos biplazas italianos. En febrero de 1944, cuando ya habían capitulado los italianos, se prepararon dos torpedos humanos con sus correspondientes dotaciones para atacar determinados blancos en La Spezia. La primera parte del viaje se hizo en una lancha torpedera mandada por un oficial de la Marina italiana que había estado destinado

en La Spezia al rendirse Italia. Los objetivos eran los cruceros italianos *Bolzano* y *Goritzia* que estaban, naturalmente, en manos de los alemanes. El teniente de navío M. R. Causer, con el marinero de primera Harry Smith fueron asignados al *Bolzano*, en tanto que el suboficial Berey (que había tomado parte en la operación de Trípoli el año anterior) con el fogonero Ken Lawrence, debían atacar al *Goritzia*. La lancha, a la que se le había modificado la popa dotándola de una rampa para el lanzamiento de los torpedos humanos, puso a éstos a flote a buena distancia de la entrada del puerto y los tripulantes montaron, preparándose para la larga travesía hasta sus respectivos blancos; desde ese momento la suerte les acompañaría de manera bien diversa. Causer y Smith navegaron en superficie hasta que vieron la bocana del puerto; después de tomar una marcación se sumergieron a seis metros continuando a esa profundidad durante una media hora. Cuando emergieron, con gran cautela, se encontraron en los accesos del puerto, con la proa hacia el rompeolas y las defensas de la entrada, pero algo había alertado a los defensores pues los haces de los proyectores barrían el mar y por encima volaban los proyectiles iluminantes disparados desde tierra. Sumergiéndose de nuevo rápidamente, continuaron navegando en inmersión. Poco después oyeron un motor que se les acercaba; conteniendo la respiración redujeron su velocidad mientras la embarcación pasó justamente sobre sus cabezas. Al cabo de un tiempo prudencial rompieron de nuevo la superficie para una rápida ojeada a su alrededor, para bajar de nuevo y continuar su avance. El primer obstáculo que encontraron fue una red antisubmarina que se extendía horizontalmente sobre la bocana del puerto y verticalmente desde la superficie hasta el fondo del mar. Atravesada esta barrera, continuaron avanzando, pero, desgraciadamente para ellos aquélla no era la única red: había por lo menos media docena más, todas ellas dispuestas según diferentes ángulos. Cortando, forcejeando y serpenteando entre estos obstáculos, llegaron a penetrar en el interior del puerto. Causer se volvió lentamente en su asiento y, solemnemente, él y Smith se estrecharon la mano. Pero el duro trabajo de abrirse camino a través de las obstrucciones les había llevado varias horas y estaban muy retrasados: ya era casi de día. Como no iban a volverse ahora, descendieron a seis metros, y se aproximaron despacio al barco hasta que pudieron distinguir su oscura silueta bajo el agua. Maniobrando silenciosamente bajo las grandes hélices, fueron palmeándose hasta llegar justamente al centro del crucero, bajo el puente. Por medio de cuatro imanes fijaron su carga, después de separarla del torpedo y Causer graduó la espoleta para dos horas a fin de disponer de tiempo suficiente para alejarse. Montaron nuevamente en su torpedo y bajaron hasta nueve metros pero entonces descubrieron que las baterías estaban muy bajas de carga, por lo que no podrían efectuar su retirada como tenían previsto. El plan era dirigirse a la costa, hundir el torpedo, esconder el equipo de buceo y esperar algún tiempo para ser recogidos más tarde por una lancha torpedera. El desagradable descubrimiento del estado de la batería obligó a cambiar este plan por completo, así que el torpedo les llevó hasta el rompeolas; allí lo echaron a pique y Causer y Smith nadaron hasta unas rocas próximas donde se quitaron y hundieron su equipo de buceadores y como, tras siete horas y media llenas de actividad, en el agua, estaban realmente exhaustos, se durmieron. A las 06,30 horas les despertó la explosión: dos grandes columnas de agua se elevaron a la altura del puente del *Bolzano*, que se estremeció y empezó a hundirse; después se tumbó sobre la banda de estribor y se sumergió dejando a flor de agua su costado de babor. Así se cerró el círculo: este barco había sido destruido en el centro del mismo puerto en que había tenido su inicio esta forma de guerra. Causer y Smith estaban todavía literalmente «on the rocks» a cosa de media milla de la costa pero era completamente imposible nadar hasta ella debido a la frenética actividad que siguió a la explosión, así que se quedaron donde estaban esperando alguna oportunidad. Más tarde fueron vistos desde un bote por un pescador y su hijo pequeño; después de algún regateo accedió a proporcionarles



otro bote para ellos. No se fiaban mucho, pero realmente no había otra alternativa. Efectivamente, al poco rato volvió el pescador remolcando un pequeño bote de remos, en el que embarcaron confundiéndose con los demás pescadores de la bahía. Al caer la noche, comenzaron a bogar pretendiendo llegar hasta Córcega, que está a noventa millas de La Spezia. Por la mañana recalaron en una playa y vararon su embarcación. Apareció un chiquillo, que se acercó con la curiosidad de todos los niños, y, optimistas, le preguntaron si aquello era Córcega, enterándose inmediatamente de que sólo habían navegado unas veinticinco millas a lo largo de la costa sin apartarse de Italia. Anduvieron entonces más o menos errabundos escondiéndose de cuando en cuando, con sólo una vaga idea de que se acercaban a las líneas aliadas, hasta que una mujer les puso en contacto con una partida de guerrilleros italianos a quienes se unieron, considerando que, por lo menos, no eran alemanes.

Por lo que se refiere a Barey y Lawrence, éstos dejaron la lancha torpedera aproximadamente al mismo tiempo que los otros dos, pero no les acompañó la suerte. Todo fue bien al principio hasta que llegaron al rompeolas y Berey decidió sumergirse. Cuando empujó el mando adelante, el torpedo sacó la hélice fuera del agua con un ruido embarazoso; trató entonces de corregir esta inclinación bombeando agua a popa y el artefacto invirtió su posición sacando gran parte de la cabeza de combate fuera del agua mientras que el visor de Berey estaba todavía debajo de la superficie. Ya no era posible una aproximación discreta y al tratar de salir suavemente a la superficie, el artilu-



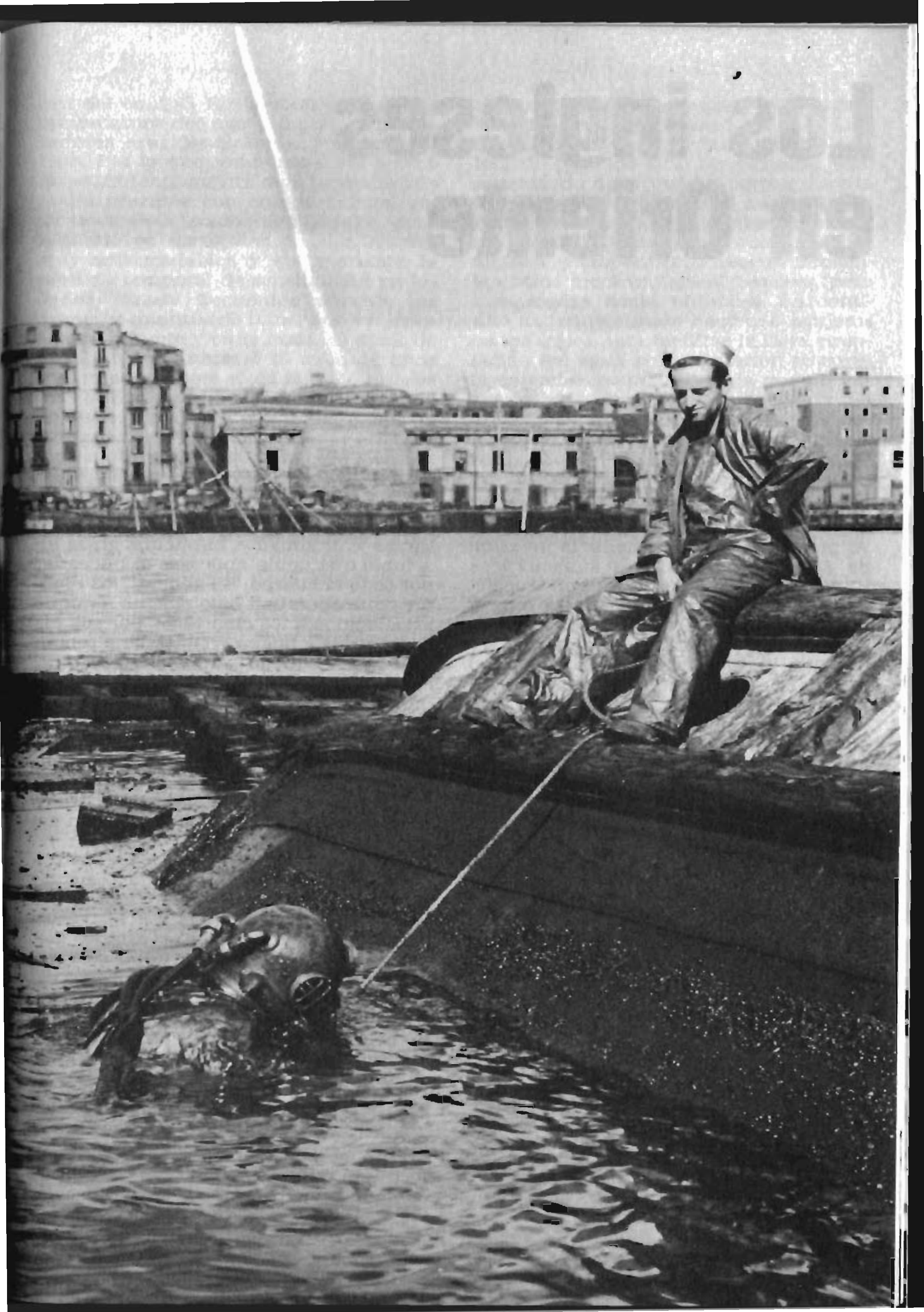
Formación de guerrilleros navales italianos Decima Mas en La Spezia.

gio, perversamente, saltó violentamente fuera del agua. Sin embargo, Berey conservó la calma mientras trataba de hallar el origen de sus dificultades, gobernando mientras tanto hacia el puerto. Encontró una pérdida de aire en el tanque de lastre, de modo que ya no podía utilizarse para el trimado. Además, llegó a la conclusión de que algo se había roto en el interior del torpedo que hacía aumentar el ángulo que se metía en el timón de buceo. Conocía una serie de puntos destacados de la costa que podrían servirle para obtener una situación para mantenerse en la derrota, pero, aun en superficie, experimentó gran dificultad para localizarlos. En cambio, pudo ver muchas señales luminosas y los haces de los proyectores al tiempo que oía muchas voces; estaba claro que se llevaba a cabo una búsqueda en el puerto y comprendió que, sin poder sumergirse, si se empeñaba en llevar adelante su plan estaría virtualmente cogido y esto comprometería el conjunto de la operación. Se acercaba el crepúsculo matutino y sus baterías ya empezaban a acusar agotamiento, de modo que, de mala gana, decidió abandonar el intento. Levantó su visor y barajaron la costa en busca de un lugar adecuado para varar, hasta que encontraron una cala apropiada, desmontaron en aguas poco profundas, enviaron su embarcación mar afuera con las bombas de inundación funcionando y la cabeza de combate graduada para dos horas y saltaron a tierra. Después de deshacerse de su equipo de buceo, se dispusieron a afrontar los riesgos que se presentaran. Al cabo de cierto tiempo encontraron un grupo amistoso de italianos, quienes les pusieron en contacto con los guerrilleros que, a su vez, los llevaron a una cantera abandonada. Al llegar, Berey oyó una voz a su espalda que le decía: «Hola, jefe». Era Causer, pues habían ido a parar a la misma partida que encontraron él y Smith y llevaban allí ya tres días. Estuvieron combatiendo con los guerrilleros durante unas seis semanas hasta que la partida quedó diezmada en una emboscada. Todos los ingleses sobrevivieron y decidieron alcanzar las líneas británicas llevando sus uniformes de combate para demostrar que no eran espías. Las dos dotaciones se separaron, pensando que así serían menores las probabilidades de ser descubiertos: Berey y Lawrence continuaron la marcha para reunirse con las fuerzas británicas cerca del río Arno, aunque Lawrence resultó gravemente herido por una granada de mano lanzada por un soldado alemán y cayó prisionero.

Veinticuatro horas después, Causer y Smith, ya a la vista de las líneas inglesas, fueron hechos prisioneros también. Fueron duramente interrogados y acusados de complicidad en el asunto del *Bolzano*, pero ambos mantuvieron tercamente que no sabían nada del asunto y que, en realidad, eran supervivientes de un submarino grande; de ninguna manera pudieron sus captores sacarles

de esta historia. Ambos quedaron retenidos en campos de prisioneros en Alemania hasta que fueron liberados por las tropas aliadas en su avance.

Buzo norteamericano efectuando trabajos de limpieza de obstrucciones en Italia.



Los ingleses en Oriente

Al progresar favorablemente la invasión de Europa, las unidades subacuáticas de los distintos ejércitos fueron transferidas al Mando del Sudeste de Asia y destacamentos del Lejano Oriente. Las condiciones operativas prometían ser difíciles. En el Mar del Norte, Atlántico y Canal de la Mancha, el agua está, en general, extremadamente fría, lo que ya es bastante inconveniente para operar en ella, pero, por lo menos, no hay prácticamente ningún peligro por parte de los habitantes de las profundidades. Aguas más templadas son también un caldero de peces, pero las terroríficas historias de ataques por tiburones a nadadores y pescadores de perlas nativos no arredraron a los hombres recién llegados a los teatros de operaciones de Extremo Oriente.

Los norteamericanos habían llevado a cabo pruebas científicas para descubrir los gustos y aversiones de los tiburones, cuyos estudios sirvieron de base para el desarrollo de medios antitiburón. Uno de éstos consistía en un paquete de colorante negro que debía llevar el buceador para soltarlo en el agua con ocasión de extremo peligro en la proximidad de tiburones; otro era una caja de plástico con los costados perforados, llena de ciertos cristales que se suponían repelentes para los tiburones y que se disolvían en las aguas contiguas y, finalmente, había una grasa insoluble que debía aplicarse el buceador por todo el cuerpo. En general, los hombres que operaban bajo el agua, aunque agradecidos a los científicos por sus experimentos y buena voluntad, no tenían un especial apego a estos sistemas. El capitán del ejército Dennis Lilleyaran, que operó con la «Bella Durmiente» de Quentin Reeves —de la que ya hemos hablado— decía:

«Había varios métodos para ahuyentar a los tiburones, en los que yo, personalmente, no tenía demasiada confianza. Sin embargo, en cierta ocasión en que tenía prevista una operación en aguas infestadas de tiburones, escribí a las autoridades en la materia pidiendo consejo sobre el mejor método para combatir a estas bestias. La respuesta que me vino de las altas esferas fue: «Antes de la operación, tire al mar varios caballos muertos y los tiburones estarán demasiado ocupados con ellos.»

Los «chicos de las profundidades» manejaron el problema a su manera, manteniendo contacto entre sí, intercambiando información y llegando a sus propias conclusiones derivadas de la experiencia real y de la observación directa.

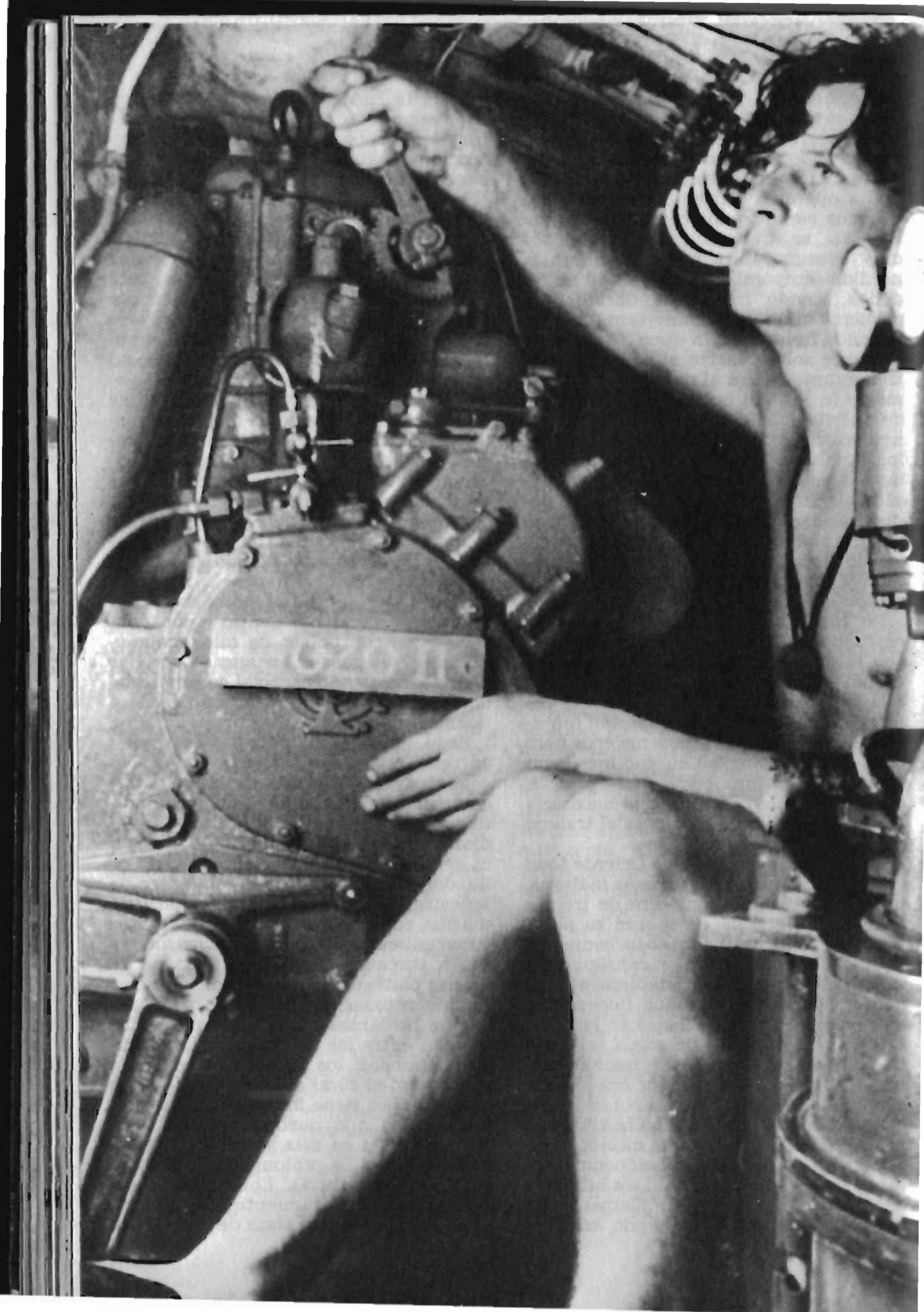
Para el teatro de operaciones en el Extremo Oriente se hicieron necesarias constantes experiencias y modificacio-

nes del equipo. En la zona europea, la temperatura del mar y de las aguas interiores era, desde luego, mucho más baja. Por lo que concernía a los buceadores, la temperatura más baja a la que podía operarse con equipo normal era de unos siete grados centígrados, pero aún así se trabajaba en condiciones muy desagradables y era corriente la pérdida temporal de sensibilidad en los dedos, siendo frecuentes durante los primeros minutos de inmersión los dolores en la frente y en la nuca. El dolor de la frente solía pasarse al cabo de unos tres minutos, pero el de la nuca duraba más y le daba al buceador la sensación de que el agua helada se le metía por un agujero del traje mojándole el cuello y los hombros. En aguas septentrionales las extremidades solían sentirse dolorosamente frías, pero era poco lo que podía hacerse para evitarlo, sobre todo con las manos, pues los guantes, tanto los de goma como los de lana, se rompían y generalmente estorbaban demasiado.

Por lo que se refiere a la respiración, el cartucho absorbente se calentaba bien con la temperatura del aliento y se enfriaba exteriormente gracias al agua que le rodeaba, así que el oxígeno llegaba a la boca con una sensación refrescante. Todo lo que podía hacerse para conservar el calor del cuerpo era llevar tanta ropa de lana como fuera posible, compatible, claro está, con la necesaria libertad de movimientos para el trabajo que hubiera que hacer.

En las aguas de Extremo Oriente todo era muy distinto. En las costas malayas, la temperatura del agua era de treinta grados centígrados, o sea que ya no se refrigeraba el cartucho absorbente del equipo de oxígeno y, por consiguiente, se aspiraba éste desagradablemente caliente, por lo que algunos buceadores empezaron a sufrir de llagas en la boca. Los trajes completos de goma evitaban la evaporación de la transpiración aunque se llevase ropa interior más ligera, elevando la temperatura hasta treinta y ocho grados, lo cual minaba la vitalidad del buceador y le daba una molesta sensación de sofoco. En consecuencia, en las bases de adiestramiento los hombres decidieron prescindir, simplemente de los trajes de goma, vistiendo *sólo* un calzón de baño y el equipo respirador; asimismo se suprimieron las máscaras quedando las gafas de bucear como protección para los ojos. No obstante, este sistema no duró mucho porque pronto los buceadores empezaron a sufrir infecciones en los oídos, se producían cortes en las piernas desnudas, que solían infectarse, y empezaron a hacerse frecuentes otros inconvenientes menores, pero inesperados hasta entonces. Se continuó experimentando haciendo agujeros en los trajes para facilitar la libre circulación del agua por su interior, se cortó la capucha, reemplazándola por un gorro de baño que cubría la cabeza y las orejas y de este modo se mejoraron notablemente las condiciones de temperatura y comodidad. Desde Inglaterra se envió una ligera ropa interior que pronto demostró tener gran aceptación y utilidad. Aun así daban los trajes de goma bastante trabajo para su conservación, pues al poco tiempo se volvían pegajosos y con tendencia a rasgarse. Después de su utilización, debían enjuagarse, secarse por dentro y por fuera y cubrirse con polvos de talco, colgándolos sin pliegues ni arrugas de perchas de madera, siendo esencial conservarlos a la sombra en un lugar que tuviera buena circulación de aire.

Pero, por otra parte, las aguas extremo-orientales ofrecían a los buceadores que allí se adiestraban algunas compensaciones a todas esas incomodidades y dificultades. En el litoral meridional de Ceilán, el mundo submarino es de gran belleza, especialmente en Galle, donde estaba instalado el Centro de adiestramiento. Allí la vegetación submarina es prolífica, abundan las flores subacuáticas y las anémonas, los fondos están surcados de valles cubiertos de arenas plateadas y flanqueados por cordilleras rocosas, mientras bancos de peces de brillantes colores nadan en formación entre los arenosos valles. También abundan los blancos arrecifes de coral, pero el coral es peligroso de pisar o tocar, pues tiene frecuentemente agudas aristas que pueden producir profundos cortes en pies y manos, insensibilizados por la prolongada inmersión en aguas templadas. Los hombres sometidos al adiestramiento eran magníficos nadadores y la vista de un pelotón



nadando en fila por un valle submarino, bañados por la difusa luz solar que brillaba sobre sus cuerpos saludablemente bronceados, era un bello espectáculo.

A los norteamericanos de Extremo Oriente no les impresinaron nunca favorablemente las tácticas de los torpedos humanos o de los submarinos *X*, principalmente porque las relacionaban con los métodos suicidas adoptados por los japoneses; a pesar de ello su activa colaboración y su cooperación fueron magníficas y totales. Los ingleses persistieron en esta forma de guerra subacuática en la que ya habían llegado a un alto grado de perfección dentro de las posibilidades que el escaso tiempo disponible ofrecía y pronto dio buenos rendimientos. Algunas de las operaciones submarinas más notables de la Segunda Guerra Mundial tuvieron lugar en el teatro de Extremo Oriente, empleándose tanto los torpedos humanos como los submarinou *X*, denominados aquí *XE* (E por Este). Empezaremos por los torpedos biplazas.

Se ordenó que dos buques de aprovisionamiento japoneses fueran atacados en Pucket Harbor, en la costa malaya, a la entrada del Estrecho de Malaca. Los objetivos eran el *Sumatra*, que había sido puesto a flote recientemente y estaba esperando a ser remolcado a Singapur y el *Volpi*, en el que todavía trabajaban los equipos de salvamento. Tony Eldridge y Sydney Woolcott, que habían trabajado juntos desde su primer adiestramiento en Escocia, atacarían al *Sumatra*, en tanto que el *Volpi* sería atacado por el suboficial W. S. Smith y el marinero A. Brown. En su equipo de supervivencia, previsto para el caso de que se vieran obligados a atravesar territorio ocupado por los japoneses, cada uno llevaba lo que comúnmente se conocía como «recompensa siamesa de sangre», que no era otra cosa que un cuadrado de tela con la Union Jack en el centro y rodeada de letreros en varias lenguas orientales la traducción de los cuales era la siguiente:

«Soy un oficial de la Marina británica dedicado a operaciones militares contra los japoneses. Si soy capturado, no podré continuar combatiendo a los japoneses, por lo que le pido que me oculte y me dé de comer hasta que pueda incorporarme a mis fuerzas. Si usted me ayuda proporcionándome alimentos y escondiéndome en sitio seguro hasta que nuestras fuerzas lleguen a Malaya, se granjeará la gratitud de mi Gobierno, que le concederá una importante recompensa y yo estoy autorizado a concederle un adelanto.»

Los torpedos humanos eran del tipo Mark 2 o «Terry», un proyecto muy mejorado en el que la dotación viajaba en cabina en lugar de cabalgando. Cada uno llevaba una cabeza de combate de 500 kilogramos de alto explosivo. El submarino *Trenchant* con un «Terry» sujeto a su tanque de lastre de estribor y otro al de babor, salió a la mar el 22 de octubre de 1944: El informe personal de Tony Eldridge sobre el ataque que realizó con Sydney Woolcott, muestra algunas de las escalofriantes pruebas que tuvieron que soportar:

«El *HMS Trenchant* se sumergió al atardecer del 28 de octubre de 1944, aproximándose a corta distancia de tierra para hacer un reconocimiento del Pucket. El paso hacia Pucket se realizó sin incidentes, a excepción de los informes del oficial del Asdic (*) de que estábamos entrando en un campo de minas. Conseguimos eludirlo para encontrarnos a cuatro millas y media del puerto. Entonces hicimos un reconocimiento periscópico de los blancos y vimos que estaban amarrados, muy próximos el uno del otro. Las dotaciones de los torpedos humanos pudimos contemplar nuestros objetivos y los puntos más destacados de la costa, que demostraron después su utilidad. La mar estaba completamente llana y se esperaba una noche clara, por lo que el comandante del *Trenchant* decidió que no podría dejarnos tan cerca como había creído. El *Trenchant* salió a superficie a las 19,00 horas aproximadamente, al Sur de Goh Dorkmai; era una perfecta noche con brillante luna. Los pilotos de los torpe-

Mecánico de un submarino X durante las operaciones del Pacífico.

(*) Equipo acústico de detección submarina, semejante al sonar, utilizado en la Marina británica (N. del T.)

dos humanos subimos al puente e hicimos un nuevo reconocimiento de la entrada del puerto. Aunque la visibilidad era buena, desde el punto de vista de facilidad para localizar los blancos y posterior incorporación al submarino, no pensábamos en que también favorecía la posibilidad de ser vistos en la proximidad de los objetivos.

Después de una buena cena empezamos a vestirnos a las 21,00 horas. Hubiéramos pasado mucho más calor e incomodidad dentro de nuestros trajes de inmersión durante la espera hasta la hora cero de no habernos facilitado la dotación del submarino aire de ventilación por medio de una manguera a través de la máscara de buceo.

Hora cero: 22,10. «Abrir escotilla de proa. Buceadores arriba.» Puntualmente estuvimos sentados en nuestros puestos y el Comandante del submarino listo para inmersión mientras los cartuchos de absorción de nuestros equipos respiradores casi brillaban a causa del calor de la respiración, al estar todavía desprovistos de la refrigeración exterior del agua del mar. El oficial de derrota nos dio las últimas instrucciones: bajando a los tanques de lastre nos indicó el rumbo —Norte 65 Oeste— durante seis millas y media para entrar en Pucket Harbor y Sur 75 Este durante otras siete millas para la retirada. A las 22,15 horas se realizó el lanzamiento sin dificultad.

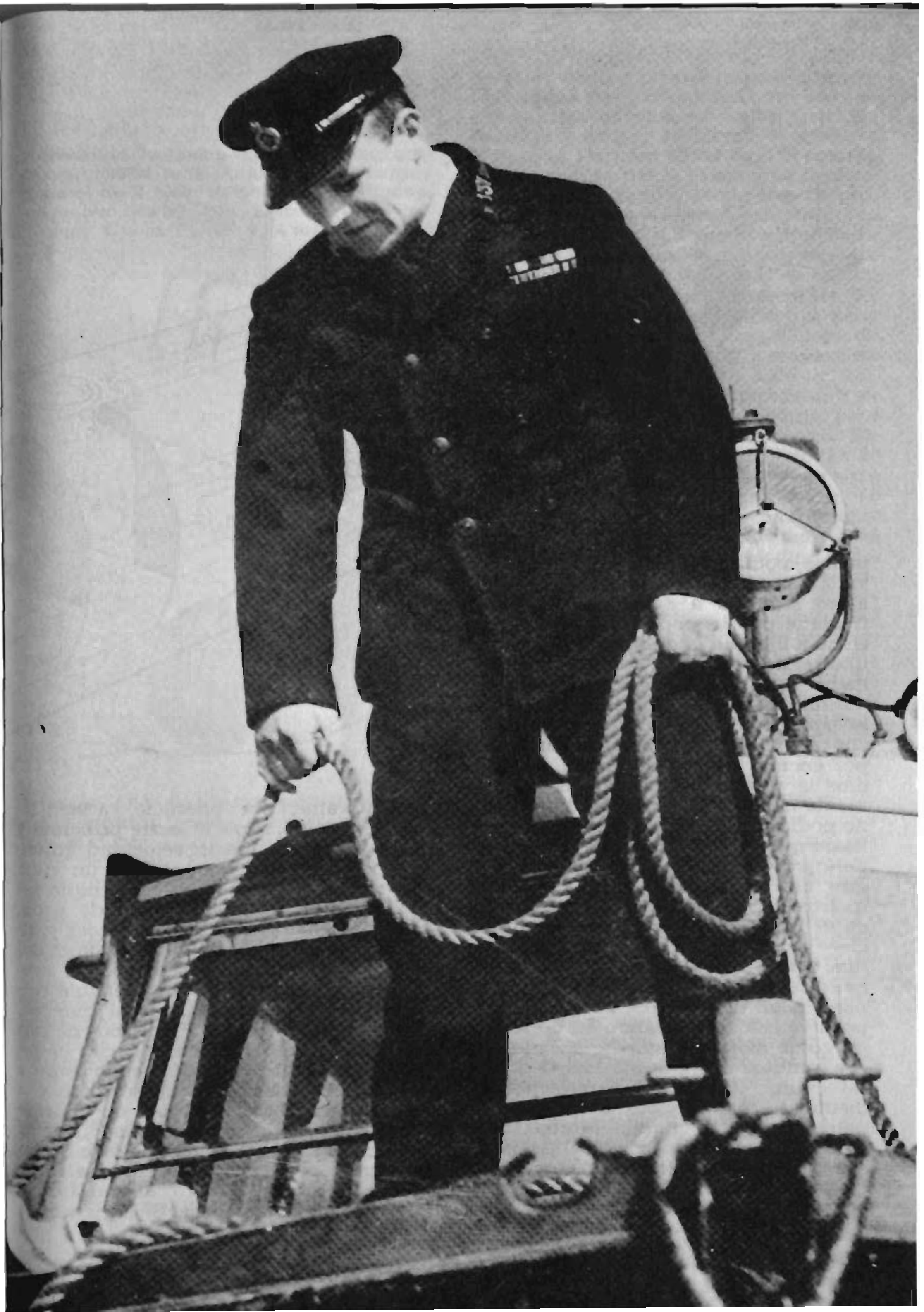
Llevaba aproximadamente diez minutos a rumbo cuando llamó mi atención mi segundo (el suboficial Woolcott), que me dijo que no podía extraer oxígeno de su aparato y que estaba respirando solamente de la botella de reserva, de tres horas de duración. Regresamos de nuevo al submarino y comunicamos las malas noticias, lo que en circunstanicas normales hubiera sido motivo para cancelar el ataque. Se sugirió, en cambio, que fuese respirando aire libre durante la mayor parte del recorrido, lo que aceptó inmediatamente. Esta fue una decisión muy valiente, en mi opinión, sabiendo que si teníamos que hacer una inmersión rápida, se ahogaría sin remedio.

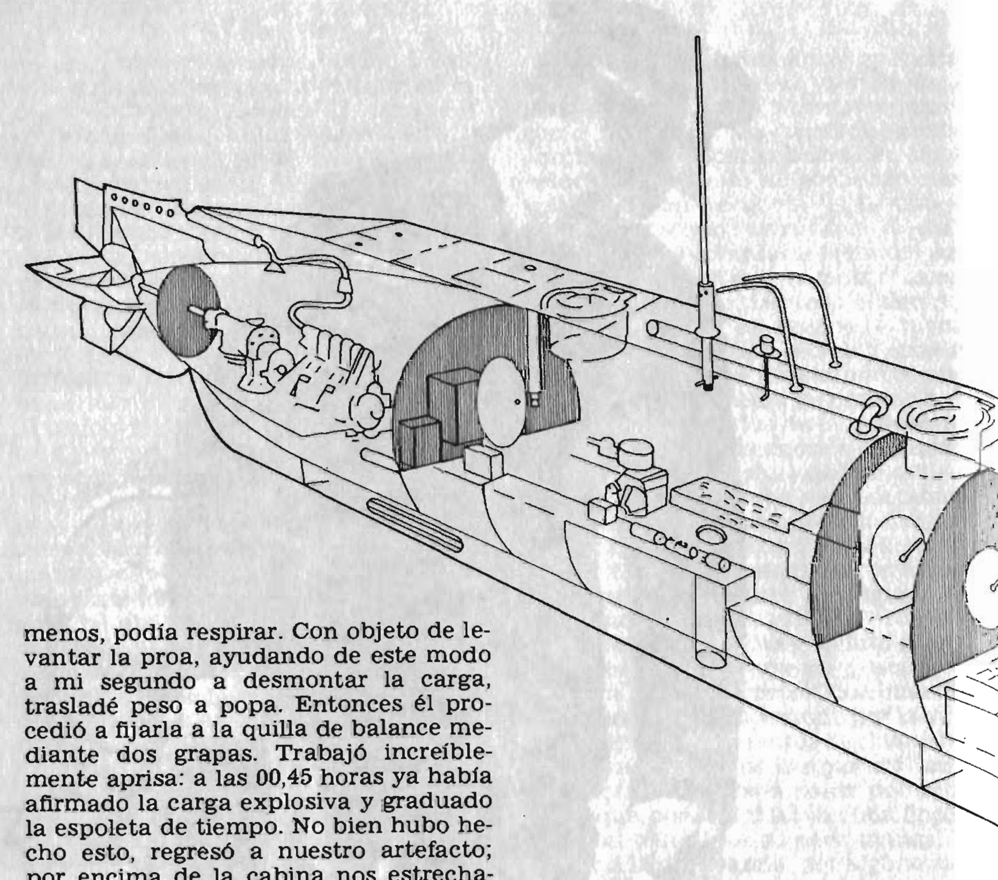
Después de abandonar por segunda vez el submarino fuimos a rumbo durante unos veinte minutos, cuando mi número dos me comunicó que estaba perfectamente y que la válvula de oxígeno ya funcionaba. Nos sumergimos y como teníamos un trimado perfecto continuamos hacia el puerto en tercera velocidad. Después de probar la cuarta velocidad para recuperar el tiempo perdido al principio, vimos que la ola de popa tendía a levantarla fuera del agua, por lo que volvimos a poner tercera, yendo a esta velocidad todo el tiempo.

Durante todo el tiempo estuvimos viendo el faro de la isla Goh Tapou Noi y el blanco se hizo visible aproximadamente a milla y media de distancia. Debido a la brillante luz de la luna empecé a hacer largas inmersiones en segunda velocidad al llegar a eso de una milla del puerto; el agua estaba verdaderamente clara y estimé su temperatura en unos ochenta y siete grados Fahrenheit (unos 30 °C). Probablemente pasamos a través de algunas corrientes de agua dulce pues me encontré pasando continuamente entre dieciocho y treinta pies (entre cinco metros y medio y nueve metros) sin razón aparente. Hice inmersión por última vez, gobernando por la aguja, a unos quinientos metros del blanco.

Después de lo que me pareció muchísimo rato, llegamos a pasar por debajo de lo que pensé debían ser los finos de proa del barco, por su poca manga, y al cruzar a la otra banda, por alguna razón desconocida caímos hasta treinta pies de cota. No soplé lastre y una vez recuperado el trimado empecé a subir por la banda de babor a unos veintidós pies (6,6 metros). Bajo la sombra de mi objetivo, soplé lastre principal a eso de las 00,30 horas del día 29. El asta vertical de que iba provisto nuestro torpedo nos protegió del golpe contra el fondo del barco y mi número dos salió, dirigiéndose hacia proa; como la carga no estaba lejos de la quilla de balance, me indicó que avanzara un poco, pero tan pronto como arranqué el motor, el asta al rozar contra las incrustaciones del fondo del barco se dobló hacia atrás, dejándome aprisionado hacia un lado y empujando con las manos contra el fondo más horrible que he visto de un barco. Después de todo yo estaba bastante bien, habida cuenta de que, por lo

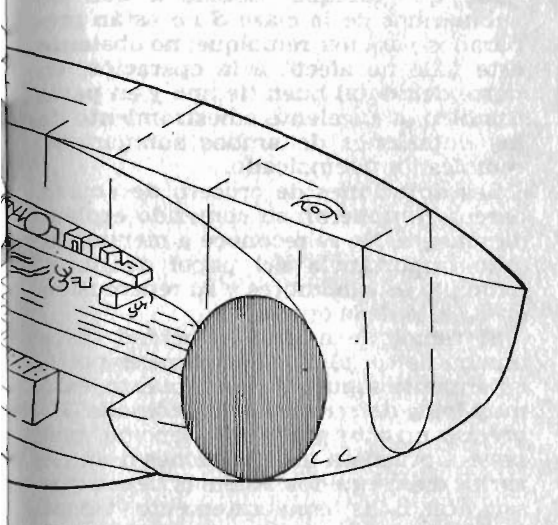
Suboficial Woolcott.





menos, podía respirar. Con objeto de levantar la proa, ayudando de este modo a mi segundo a desmontar la carga, trasladé peso a popa. Entonces él procedió a fijarla a la quilla de balance mediante dos grapas. Trabajó increíblemente aprisa: a las 00,45 horas ya había afirmado la carga explosiva y graduado la espoleta de tiempo. No bien hubo hecho esto, regresó a nuestro artefacto; por encima de la cabina nos estrechamos la mano y emprendimos seguidamente la retirada. Como mi número dos no podía ocupar su puesto en el torpedo hasta que estuviéramos libres del fondo del barco, se agarró a un costado hasta que nos separamos unos veinticinco metros. A unas cuarenta yardas recibí de él la señal cuatro —salir a superficie— y como sabía que tenía que haber una buena razón para ello, lo hice así, emergiendo a unas cincuenta yardas del barco. Salí de puerto en superficie y a poca velocidad confiando en no ser visto, como afortunadamente sucedió. Pocos minutos después me indicó que estaba bien y que podía respirar normalmente. Al parecer, sus dificultades se debieron a que cuando estaba trabajando bajo el barco se le soltó uno de sus sacos de oxígeno y su respiración quedó restringida debido a un codo en el tubo del respirador. Cuando salimos definitivamente a superficie, ya bien lejos del puerto, soplé el lastre principal y navegamos en cuarta velocidad guiándonos por Goh Dorkmai. Fue un viaje de retorno sin dificultades, aunque teníamos una ligera marejada de proa. Hice la señal convenida tres veces y, finalmente divisé la silueta familiar del bote. Al acercarme para atracar el submarino fui recibido por una terrible verbena de luces rojas pues, al parecer, creyeron que íbamos a pasarnos de largo. Smith acababa de llegar con el segundo artefacto y estaba siendo izado a bordo. Nos subieron a mi segundo y a mí con gran prisa debido a un informe del asdic sobre la proximidad de una lancha enemiga, a causa de lo cual no pudimos recuperar ningún material, como linternas, etc., o desmontar la ventilación de la batería. Se abrieron las

Submarino británico tipo XE. Desplazamiento: **30/34 tons.** Armamento: **2 cargas Amatol de 2 tons.** Velocidad: **6,5/6 nudos.** Potencia: **42/30 HP.** Eslora: **16,15 m.** Manga: **1,14 m.** Puntal: **1,14 m.** Dotación: **4 ó 5.**



ventilaciones de los lastres principales y se inundaron ambos artefactos, enviándolos al fondo para siempre.»

Smith, con Brown como segundo, tuvo un viaje en cierto modo más accidentado. En la primera inmersión Brown notó entrada de agua por alguna abertura en la capucha de su traje, que se inundó inmediatamente. No se preocupó demasiado por esto hasta que Smith se dio cuenta de que la cabeza de combate se había aflojado y Brown hubo de salir para asegurarla; tuvo que agarrarse firmemente a la embarcación pues de lo contrario se habría hundido como una piedra. Su plan de ataque consistía en navegar en superficie durante las primeras cuatro millas y media y en inmersión las dos restantes. Cuando llegaron al punto apropiado, se sumergieron puntualmente, emergiendo después cada cuatrocientas o quinientas yardas para comprobar sus marcaciones. Era un sistema lento, pero así llegaron a avistar su blanco e iniciaron el ataque. Pararon al ver bajo el agua la oscura silueta de su casco y se deslizaron a todo lo largo a veinte pies de profundidad (seis metros). Su intención era colocar la carga tan cerca como fuera posible de la cámara de máquinas, pero al bajar a mayor profundidad se encontraron con que la parte sumergida del buque estaba en tal posición que sería imposible ponerle una carga debajo, de manera que retrocedieron y empezaron de nuevo. Esta vez Brown salió del torpedo a pesar de su traje inundado y siguió a Smith, que llevaba la carga, para inspeccionar el costado del barco. Estaba tan cubierto de incrustaciones de escaramujo que hubiese sido imposible sujetar las cargas. Volvió hacia su acompañante, más bien instintivamente porque, aunque estaba casi junto a él, era tal la oscuridad que no podía verle a él ni al torpedo. Soplando lastre avanzaron al tiempo que ascendían suavemente. A unos catorce pies de profundidad (unos 4 metros) llegaron a una cubierta y Brown salió de nuevo llevando, esta vez, la carga consigo; la sujetó a un accesorio de cubierta y graduó la espoleta de tiempo. Apenas había terminado de hacer esto cuando se soltó la carga, de modo que tuvo que agarrarla y cargar con ella por la cubierta mientras el reloj de la espoleta hacía oír su ominoso tictac. Al encontrar una escala que conducía a la cámara de máquinas, bajó por ella y colocó la carga donde no pudiera moverse. Cuando, por fin, regresó a su vehículo submarino se dio cuenta de que había estado fuera veinte minutos y que durante ese tiempo había sufrido dos caídas, haciéndose una fea cortadura en la mano, se le había desgarrado la capucha y tenía una herida en la cabeza. Brown y Smith se estrecharon la mano y salieron en busca del *Trenchant.* Llevaban recorridos pocos metros cuando Smith empezó a tener dificultades para respirar. Salió rápidamente a superficie, abrió su visor y se quitó la boquilla; había sufrido una quemadura en la boca debido a alguna partícula de sosa que se había desprendido del cartucho absorbente del apa-

rato respirador. Igual que Woolcott y Eldridge se vieron obligados a correr el albur de una retirada en superficie, pero les acompañó la suerte y tampoco fueron vistos. Al acercarse al *Trenchant* distinguieron por babor las oscuras siluetas de los otros dos buceadores y al llegar al costado del submarino se les instó desde éste a que echaran a pique su torpedo y nadaran para ser recogidos, debido a la situación de emergencia creada por la lancha detectada. Al hundirse el artefacto, Smith sintió que Brown, inexplicablemente, se le agarraba a una pierna, lo que, naturalmente, le estorbaba para nadar. No obstante, pronto les lanzaron una guía y fueron izados a bordo y empujados al interior del submarino. Una vez a salvo, Brown se disculpó ante Smith explicándole por qué se le había agarrado: la razón era que ¡no sabía nadar! Cómo se las había arreglado para pasar las numerosas pruebas que se le exigieron sigue siendo un misterio, pero no es preciso añadir que, después de esta experiencia, se subsanó esta omisión enseñándole a nadar.

Tanto el *Volpi* como el *Sumatra* quedaron destruídos y el *Trenchant* regresó a su base de Trincomalee, en Ceilán, después de un viaje lleno de incidencias. Los cuatro hombres disfrutaron de un turno de permiso en las frescas cumbres de la isla. Más tarde supieron que tanto ellos como los demás grupos regresarían a Inglaterra ya que no se operaría más con torpedos humanos en el teatro de operaciones de Extremo Oriente.

Aunque los torpedos humanos dieron fin a sus operaciones, los submarinos *X* (llamados *XE* en esta zona) continuaron muy activos. Quizá la operación más destacada fue la llamada «Operación Forcejeo», que llevaron a cabo el teniente de navío J. E. Smart, MBE (*) RNVR y el teniente de navío Ian Fraser, DSC, RNR, mandando los *XE-1* y *XE-3* respectivamente. Sus objetivos eran, para el *XE-1*el *Nachi* y para el *XE-3* el *Takao*, ambos cruceros pesados japoneses.

Poco después de las 06,00 horas del 30 de julio de 1945, el *XE-3* y su submarino nodriza, el *Stygian*, que lo remolcaba, se detuvieron en medio de una mar en calma. Por medio de un bote neumático y de cuatro en cuatro se efectuó el relevo de la dotación de crucero por la operativa. El informe del comandante general de la Flota británica en el Pacífico describe así el viaje de ida hacia el objetivo:

«Se llevó a cabo con buen tiempo y ambos barcos llegaron a la zona de operaciones sin incidentes. El fallo de las comunicaciones telefónicas se debió enteramente al remolque improvisado que hubo que arreglar, debido a que los submarinos de la clase *S* no están preparados para dar remolque; no obstante este fallo no afectó a la operación, en parte debido al buen tiempo y en parte también al excelente adiestramiento de las dotaciones de ambos submarinos, remolcador y remolcado.

Las dotaciones de crucero de ambos barcos cumplieron su cometido espléndidamente. No se reconoce a menudo la gran importancia del papel desempeñado por esos hombres y su repercusión en el éxito de la operación.

El remolque a gran velocidad dista mucho de ser fácil; ni siquiera es particularmente seguro y, por supuesto, está muy lejos de ser una faena cómoda. Es preciso un alto grado de atención, que pone a prueba a las dotaciones durante varios días seguidos. Además tienen que ser atendidas constantemente tareas tan importantes como secar la condensación y probar, y reparar si es necesario, todos los equipos del barco. El éxito de una operación depende en gran medida del estado en que se haya entregado el submarino a la dotación operativa. Bajo ningún concepto deben considerarse las dotaciones de crucero de los submarinos *X* como «dotaciones de mantenimiento».

La comparación más adecuada sería la que corresponde en un submarino grande a la guardia de inmersión, que es relevada cuando se toca zafarrancho de combate. El hecho de que ambos barcos se entregaran a las dotaciones operativas en perfecto estado demuestra la gran valía de los comandantes y sus dotaciones...»

Teniente de navío Smart.

(*) Member of the Order of the British Empire (N. del T.) (Miembro de la Orden del Imperio Británico).





Se largó el remolque al *XE-3* a 036 de Horsborough a las 23,00 horas del 30 de julio, comenzando su solitaria singladura a cinco nudos con rumbo 240. El mecánico Reed iba a la caña, el alférez de navío Smith, neozelandés, a los timones de profundidad, el marinero de primera Magennis en la cámara de control y el teniente de navío Fraser, comandante del barco, en cubierta, llevando la navegación a través del campo minado. Aunque había luna, el cielo estaba nublado y era difícil obtener situaciones Se siguió al mismo rumbo hasta las 00,34 horas del día 31 de julio, que era el Día D para la operación, y entonces se puso al 260. En la conferencia previa, la Inteligencia había señalado la posición de muchas boyas que marcaban los canales navegables pero, infortunadamente, ninguna de ellas estaba encendida y durante toda la navegación en superficie no fueron vistas. Continuaron en la oscuridad hasta las 01,28 horas, alterando entonces el rumbo al 224 porque Fraser pretendía continuar a este rumbo tres millas y media antes de cambiarlo nuevamente al 279 con objeto de promediar el espacio más ancho existente entre ciertos puntos de escucha. Unos diez minutos después se obtuvo una situación muy dudosa, según la cual estaban al 223 de Po Mungging y 3,6 millas, de modo que se cambió otra vez el rumbo, gobernando al 218. Una situación, esta vez de confianza, tomada quince minutos después, confirmó que llevaban el rumbo debido. Navegaban en circunstancias muy difíciles y por ello eran necesarios constantes cambios de rumbo.

Todavía estaba el teniente de navío Fraser en cubierta cuando, a las 03,00 horas vio lo que parecía una boya de canal, pero al acercarse a unos cincuenta metros comprobó que era un bote de pesca, por lo que, cambiando inmediatamente el rumbo se alejaron de él. A las 04,20 horas se vieron dos barcos, al parecer un gran petrolero escoltado por una lancha y, como aparentemente cerraban distancias rápidamente, el *XE-3* se sumergió permaneciendo veinte minutos silencioso en el fondo. (Desgraciadamente no se avisó con tiempo esta inmersión y la corredera resultó dañada al tocar fondo.) De nuevo emergió con precauciones, con muy poca flotabilidad positiva, sólo para comprobar que los dos barcos, lejos de haberse distanciado se encontraban mucho más cerca; hizo nueva inmersión, continuando a rumbo hasta que el hidrófono le indicó que estaban cruzando el arrecife de Johore al Oeste de la boya. A nueve metros de profundidad el pequeño submarino se abrió camino serpenteando por el Estrecho de Johore. A las 06,00 horas, el comandante, el segundo y el mecánico tomaron tabletas de benzedrina para mantenerse despiertos; necesitaban cierto tiempo para que hicieran efecto y, de hecho, el segundo se quedó dormido, con los mandos de los timones horizontales, durante una media hora. El comandante mantuvo la profundidad desplazando su propio peso unos sesenta centímetros a proa y popa desde el centro de la cámara de mando, produciendo así los pequeños cambios de asiento necesarios. A las 07,00 horas se estimó que las defensas del puerto estarían aproximadamente a media milla por la proa. Una vez más reposó el *XE-3* en el fondo para esperar la amanecida; esta vez el comandante se fue a dormir como una media hora. A las 07,45 horas la benzedrina había hecho todo su efecto y la moral de la dotación estaba alta. Magennis, el buceador, había dormido desde las cinco en la cámara de máquinas pero Reed, que había tomado benzedrina, no durmió nada.

El *XE-3* continuaba avanzando a mayor velocidad y a una profundidad de tres metros moderando tan sólo para las exploraciones periscópicas. A las 10,30 horas, con una mar en calma, aceitosa, el pequeño submarino pasó a través de la defensa de la bocana, que parecía bastante destartalada y con la puerta abierta permanentemente. Vieron un pesquero de arrastre probablemente el barco asignado a la puerta, al que pasaron con grandes precauciones por si acaso estuviera provisto de algún medio de detección. Como el *XE-3* había tardado más de cuatro horas y media desde el estrecho de Johore hasta la entrada del puerto, es decir, en recorrer seis millas y media, se calculó que la co-

A la izquierda, el marinero de primera Magennis y el teniente de navío Fraser.

rriente de marea se oponía a su avance con una fuerza aproximada de un nudo y tres cuartos. Se llevó a cabo el paso del estrecho de Johore sin demasiada dificultad, encontrando sólo en el camino un pequeño pesquero de arrastre navegando de la misma vuelta; también vieron un transbordador averiado y, al parecer, partido en dos, fondeado o varado en el puerto de Serrangoon. Al estar la mar en absoluta calma, sólo se podían hacer brevísimas exploraciones periscópicas. El blanco, el crucero pesado de la Marina Imperial japonesa *Takao,* fue avistado a las 12,50 horas y cuando esta noticia se supo entre la dotación, despertó gran excitación. Fraser hizo un rápido «pinchazo» con el periscopio durante la aproximación y, como él mismo dijo, se quedó de una pieza al ver «una lancha cargada hasta la borda de marineros japoneses francos a sólo treinta yardas de mi periscopio». Puede imaginarse que debió ser un momento realmente alarmante.

Eran las 14,08 horas al iniciar el primer rumbo de aproximación para el ataque. El punto de referencia escogido fue la torre «A» del crucero y quince minutos más tarde el *XE-3* ganaba profundidad hasta nueve metros para navegar a trompicones por el fondo del Estrecho de Johore a cotas comprendidas entre tres y siete metros. A las 14,42 horas tropezó, con un sonoro golpe, contra un objeto sólido, que se supuso el *Takao;* el manómetro de profundidad marcaba entonces quince pies (4,5 metros). No estaban en una situación muy tranquilizadora ya que la transparencia del agua podría delatar al buceador llevando su mina adhesiva desde el minúsculo submarino, pues había realmente exceso de visibilidad. Por ello trataron de acercarse más navegando paralelamente al *Takao,* pero a pesar de los mayores esfuerzos se encontraron con que el *XE-3* estaba firmemente trabado al fondo. Después de diez minutos de forcejeo con la máquina salió del hoyo en que había caído y subió a través de la luz solar que filtraba la capa de agua hasta cuatro metros de cota. Como nuevamente se había alejado del blanco, arrumbó al Norte para iniciar una segunda aproximación. Esta vez decidió arrastrarse por el fondo tomando como referencia la chimenea de proa del crucero hasta llegar a la poza de siete metros que había bajo el barco y dejar allí la carga. Esta segunda corrida se inició a las 15,00 horas y, después de rascar varias veces el fondo quedó justamente bajo el centro de su presunta víctima con la aguja del manómetro señalando veintitrés pies (7 metros). Ahora corría a cargo del marinero de primera Magennis el resto de la complicada operación. Una vez comprobado su equipo respirador de oxígeno, penetró en la esclusa de escape, cerró las puertas estancas, inundó y salió del submarino. Colocó en total seis minas adhesivas en dos grupos de tres, separadas cuarenta pies (12 metros) uno de otro, para lo cual tuvo que limpiar con martillo y cincel los fondos del crucero, que estaban extraordinariamente sucios de incrustaciones, antes de poder fijar las cargas. A Magennis le preocupaba algo una pérdida en una conexión de la manguera de aire que, a consecuencia de ello, estaba enviando burbujas a la superficie que, de haber un atento observador en el crucero, podían delatarle y dar al traste con la operación. Otro inconveniente era que el *Takao* tenía el fondo biselado en lugar de ser plano como la mayoría de los barcos y todos los que había visto hasta entonces, por lo que albergaba ciertas dudas sobre si las minas se aguantarían donde las había sujetado. Decidió fijarlas uniéndolas por medio de sus grapas, dos a una banda y una a la otra de la quilla para que se mantuvieran en su lugar.

Magennis, que era un irlandés de hablar suave, relata así esta parte de la operación:

«Mi primera impresión fue ¡qué oscura está el agua! La obra viva del barco parecía una selva submarina y tuve que limpiar de escaramujo e incrustaciones algunas partes de las planchas para que los agarres magnéticos de las minas pudieran adherirse. Colocarlas fue exactamente igual a como lo había hecho antes tantas veces en mis días de adiestramiento, que ahora me parecían tan lejanos, cuando fijaba minas simuladas en los fondos de mi propio barco. Me llevó todo como tres cuartos de hora y hecho esto regresé al submarino.»

Una vez que el buceador estuvo de nuevo a bordo, se dejaron caer las car-

gas de alto explosivo que llevaba el submarino a cada banda: la de babor se desprendió en seguida pero la de estribor permaneció trincada y no hubo forma de soltarla, además se había inundado, lo que daba al *XE-3* flotabilidad negativa. Se dio «avante toda» hasta que el submarino se alejó a unos diez metros del blanco. El teniente de navío Fraser nos cuenta lo que pasó después:

«Era necesario que saliera un buceador del submarino, que estaba descansando sobre el fondo en diecisiete pies (5 metros) de profundidad y tratara de zafar la carga desde fuera. Era una operación muy peligrosa porque serían inevitables las burbujas al abrir la escotilla de la esclusa y si hubiera alguien mirando desde el barco enemigo era casi seguro que podría ver al *XE-3* que estaba muy cerca de la superficie en aguas muy claras. El marinero de primera Magennis, que estaba agotado después de su anterior inmersión, se presentó en seguida voluntariamente para hacerlo, demostrando con ello gran valor y decisión además de total desprecio al peligro frente al enemigo. Salió de nuevo a las 16,25 horas llevando una gran llave de tuercas y a los siete minutos consiguió separar la carga a fuerza de golpes y de apalancar en los pasadores de sujeción de la misma, regresando a la esclusa a las 16,39.»

Sobre sus esfuerzos en tan arriesgada situación, el propio Magennis sólo dijo lo siguiente:

«Cuando vimos que la carga del costado se había atorado y estaba inundada, el teniente de navío Fraser quiso salir personalmente para liberarla, pero, como era asunto de mi competencia, fui yo.»

Finalmente ya estaba listo el *XE-3* para iniciar su retirada hacia la defensa exterior del puerto pero no habían terminado ahí sus tribulaciones. Pronto se vio que debido a la escasa salinidad del agua no podía mantenerse el trimado con los tanques interiores destinados a este fin y era necesario soplar parcialmente lastre principal. De cualquier manera era dificilísimo conservar el trimado debido a que la densidad del agua estaba cambiando constantemente. De hecho, exactamente a las 17,00 horas, cuando estaban a cosa de sólo una milla del *Takao*, el *XE-3* llegó a romper la superficie durante unos seis segundos. Sobre este incidente dice Fraser: «Si hubiese habido en aquel momento alguien que pudiera vernos, habría contemplado a la dotación del *XE-3*, sentados o en pie, con los dedos en los oídos esperando la explosión. Afortunadamente no sucedió nada y alcanzamos y franqueamos la defensa exterior a las 14,49 horas sin más incidentes.»

El pequeño submarino alteró su rumbo al llegar a la defensa exterior y siguió navegando a treinta pies hasta las 21,00 en que salió a superficie, continuando con el diesel y pasando a pocos metros de la boya del bajo de Johore. A las 23,30 horas se estableció una vigilancia para localizar al submarino nodriza, el *Stygian* y, según se esperaba, fue vista una luz verde a las 23,45 horas procedente de éste.

Al teniente de navío Smart, comandante del *XE-1*, le acometieron desde el mismo comienzo de la operación un buen número de dificultades imprevistas y su aproximación resultó, por consiguiente, retrasada sobre lo previsto. Cuando el jefe de la Flotilla de Submarinos hizo su informe sobre la operación al comandante general de la Flota británica en el Pacífico, decía en él que el teniente de navío Smart había decidido no utilizar las cargas adhesivas debido al retraso que llevaba, por lo que encontró imposible maniobrar bajo el crucero *Nachi*. Por lo tanto, su forma de ataque consistió en llevar su submarino a lo largo de la proyección de su casco y dejar caer las cargas. En su propio parte, el teniente de navío Smart criticó su propia decisión de no insistir en el ataque al barco que se le había asignado y cambiar al objetivo asignado al *XE-3*. Pero, por otra parte, a falta de información sobre la hora a que se cerraría la defensa exterior había que aceptar que lo sería al ocaso. De ser así, debido a los retrasos a que se vio sometido, Smart hubiese tenido que afrontar la perspectiva de encontrarse atrapado tras las defensas después de producirse la explosión, de haberse empeñado en atacar al objetivo asignado, lo que, en palabras del jefe de Flotilla «... hubiera sido muy

desagradable y probablemente fatal». Continúa el jefe de Flotilla: «Era muy poco probable que un buceador pudiera abrirse camino a través de la red en la oscuridad, otra consideración era la posibilidad de ser capturado debido a no haber podido atravesar las defensas y que así se descubriera todo, amenazando operaciones futuras. También es de destacar que, aunque el teniente de navío Smart creyó que el *XE-3* estaba con toda probabilidad por su popa, debía tener en cuenta la posibilidad de que hubiese llevado a cabo la operación en el tiempo previsto. En tal caso era grande el riesgo a que podrían dar lugar los movimientos del *XE-1* alrededor del blanco, pudiendo accionar con sus turbulencias la espoleta de la carga colocada por el *XE-3*, riesgo que fue aceptado por el teniente de navío Smart. Se considera que sus decisiones fueron acertadas y demostró un equilibrio frío y calculado entre los distintos riesgos.»

El resultado neto de la operación fue la voladura de la obra viva del crucero. Por esta operación se les concedió la Gran Cruz Victoria al teniente de navío Fraser y al marinero Magennis, al alférez de navío W.J.L. Smith se le impuso la Cruz de Servicios Distinguidos y al mecánico Reed la Medalla al Valor Sobresaliente. Por su parte, el teniente de navío Smart recibió también la Orden de Servicios Distinguidos.

El capitán de navío Fell, que era el jefe de la 14.ª Flotilla de submarinos tuvo la idea de cortar los cables submarinos que enlazaban Saigón con Singapur y Saigón con Hong Kong, rastreándolos por medio de rezones remolcados por submarinos *X*. Se esperaba que, aunque los cables habían sido colocados en 1873 y estarían probablemente enterrados en el fango, los rezones podrían localizarlos. Una vez enganchados, serían cortados por un buceador del submarino. Se conocía bien la situación de los cables, según los informes de Inteligencia, pero no podían adivinarse los probables riesgos de la operación.

Para el mando de los dos minisubmarinos fueron seleccionados dos viejos compañeros de armas: el *XE-4* lo mandaría el teniente de navío Maxie Shean, DSO, quien llevaría como mecánico a Vernon Coles. Ambos habían operado juntos en el hundimiento del *Barenfels* en Bergen y esta vez se reunían de nuevo en Saigón. El *XE-5* iría bajo el mando del también teniente de navío Westmacott, DSC, que fue quien hundió, también en Bergen, el dique flotante.

El *XE-4* salió remolcado por el submarino *Spearhead* al mediodía del 27 de julio; la dotación de crucero tenía gran experiencia y uno de sus componentes, el alférez de navío John Britnell, RNVR, había desempeñado el mismo cometido en el anterior ataque a Bergen. Era, según se ve, una reunión de viejos amigos. El único barco que se vio durante los tres días de navegación fue un junco inofensivo; fue tan apacible el tránsito que el remolque se hizo en superficie gran parte del tiempo y la dotación de crucero pudo incluso darse algún baño y nadar unas brazadas en las tranquilas aguas tropicales, un cuadro bien distinto de las hostiles aguas europeas en las que habían tenido que permanecer sumergidos veintitrés horas de cada veinticuatro.

El relevo de las dotaciones tuvo lugar durante la noche del 30 de julio a unas veinticinco millas de la costa. Para esta misión tan especial la dotación operativa estaba formada por cinco personas; además de Maxie Shean y Vernon Coles estaban el alférez de navío Kelly, RNVR y dos buceadores: los alféreces de navío A. K. Bergins, RNVR, y K. M. Briggs, también RNVR. La corrida empezó con Shean gobernando el submarino desde cubierta, hasta que empezó a refrescar el viento y empeorar la mar más de lo deseable y Shean llegó a ser barrido de cubierta, aunque consiguió asirse a un saliente e izarse a bordo por sus propios medios, volviendo a ocupar su puesto sobre un charco formado por el agua escurrida de sus propias ropas. Pero, de no ser por esta circunstancia afortunada hubiese podido perderse para siempre pues ningún miembro de la dotación, dentro del submarino, se hubiera dado cuenta de su caída al agua.

Al aproximarse a la zona donde se sabía que se encontraba el cable, el *XE-4* hizo inmersión, navegando a través de un campo de minas fondeado por los norteamericanos. Se dio el rezón y su resistencia al ser rastreado por el fondo

añadió mayores dificultades al mantenimiento del trimado, ya difícil a causa de las corrientes de agua dulce procedentes del delta del Mekong. Repentinamente el rezón hizo presa y el alférez de navío Briggs, ya preparado con su equipo de buceo pasó a la esclusa, la inundó y salió al exterior, sólo para comprobar que se trataba de una falsa alarma, por lo que regresó a bordo y continuaron el rastreo. Una vez más enganchó el rezón y de nuevo salió Briggs, pero esta vez sí se trataba del cable, según pudo ver a la difusa luz que llegaba de la superficie. Puso manos a la obra con sus cizallas de aire comprimido y al poco rato regresó a bordo llevando, con una sonrisa triunfal, un trozo de unos treinta centímetros del cable Saigón-Singapur, adornado con dos lazos de vivos colores, aunque bastante húmedos, que había usado como marcas. El detalle animó la escena del pequeño submarino.

La tarea siguiente consistía en localizar el punto de amarre del cable Saigón-Hong Kong, lo que se realizó puntualmente, pero ahora el manómetro registraba una profundidad de quince a dieciséis metros, lo cual era un verdadero peligro para un buceador con equipo de oxígeno. Esta vez fue el alférez de navío Bergins el encargado de realizar la operación, pero cuando llegó al cable se encontró con que la cizalla no funcionaba, por lo que tuvo que regresar a bordo. Prudentemente permaneció a bordo un rato respirando aire normal para contrarrestar el peligro de respirar oxígeno a aquella profundidad y, tras un corto descanso, volvió al cable, regresando por fin asiendo contra su cuerpo otro emperifollado pedazo de cable.

Al considerar el éxito de esta operación conviene tener en cuenta que en otro intento anterior habían perdido la vida dos expertos buceadores, amigos personales de Bergins y Briggs, probablemente a causa de narcosis por nitrógeno, al tratar de cortar unos cables telefónicos a la misma profundidad.

Una vez cumplida su misión, el *XE-4* navegó en demanda del punto de reunión con el *Spearhead* y a las veinticuatro horas se encontraron con su «hermano mayor», quien los tomó de nuevo a remolque hacia casa. Durante el viaje recibieron las noticias del lanzamiento de la primera bomba atómica.

No fue tan afortunado el teniente de navío Westmacott con el *XE-5* en sus tentativas de cortar los cables en el extremo de Hong Kong. Las aguas interiores en Hong Kong era de esperar que fueran límpidas, pero cuando penetraron en la zona la transparencia del agua estaba muy lejos de lo imaginado. Llegaron después de una dura travesía y de consumir tres días con sus noches en las aguas bien defendidas y sumamente peligrosas próximas a la isla Lamma. En cuatro ocasiones realizaron sus pasadas desde allí hasta mar abierta sin resultado alguno y estuvieron dragando el lecho del mar durante la mayor parte del tiempo a lo largo de cuatro días. A menudo el teniente de navío Clarke, así como el alférez de navío Jarvis tuvieron que trabajar enterrados en el fango hasta la cintura. Westmacott y su segundo, Dening y el mecánico Greenwood tuvieron cuatro días de trabajo incansable y prácticamente insomne, pero, a pesar de todo esto, no pudo encontrarse ni rastro de ningún cable, para amargo desencanto de todos.

Entretanto Shean y su dotación, con el *XE-4* estaban ya de regreso en su buque base, el *Bonaventure*, donde la bienvenida que se les dispensó sólo fue sobrepasada por la que le dieron a Fraser y Smart después de su ataque a Singapur.

El lanzamiento de la primera bomba atómica no pareció dar resultados inmediatos, por lo que se refería a las actividades de los japoneses y parecía inminente la invasión de Malaya. El ataque de Fraser al *Takao* había tenido éxito, pero como se había hundido en aguas poco profundas todavía podía emplear parte de su artillería y era una amenaza potencial para las tropas que avanzaban hacia la isla de Singapur, de manera que se cursaron órdenes de que se efectuase un nuevo ataque para asegurar la anulación de esta amenaza. No había transcurrido una semana desde su regreso y ya Fraser, con el *XE-3* y Shean con el *XE-4* estaban preparados para un nuevo viaje al estrecho de Johore para ultimar esta operación. No obstante, el lanzamiento de la segunda

bomba atómica hizo innecesarias más incursiones, aunque cuando se canceló la operación los submarinos de Fraser y Shean ya estaban de nuevo en el agua listos para reunirse con sus submarinos remolcadores.

Llegó el final de la guerra en Extremo Oriente y el *Bonaventure* salió a la mar para recoger en Filipinas a Westmacott y el *XE-5*. Sus actuaciones en Saigón y Hong Kong se plasmaron en una barra para la D.S.O. de Shean, otra para la D.S.C. de Westmacott, D.S.Cs. para Clarke, Jarvis, Briggs y Bergins y ocho citaciones en Hojas de Servicios.

El capitán de navío Fell describe las circunstancias en que tuvieron lugar las operaciones subacuáticas bajo su mando en el Pacífico:

«Cuando el *HMS Bonaventure* salió de Rothesaid para dirigirse al Pacífico con sus seis submarinos *XE*, la guerra en este Océano estaba en su punto culminante, pero cuando llegamos, ocho semanas después, todo había cambiado radicalmente. Empleamos tres semanas en Trinidad para ejercicios en aguas cálidas y en Pearl Harbour se nos dijo que el almirante Nimitz ya no nos necesitaba. La moral sufrió un rudo golpe pero todavía quedó esperanza cuando se nos ordenó dirigirnos a Manus, en las islas Almirantazgo. Antes de llegar recibimos una orden de diversión hacia el Sur, para Brisbane, donde llegamos con el rabo entre las piernas, sumidos en negra desesperación.

Volé a ver al almirante Fraser en Sydney y él me odenó que tratara con el almirante Daniel, en Melbourne, de encontrar alguna utilidad para el barco en la Flota de Adiestramiento. Me permitió, a regañadientes, que volara al Norte de Filipinas para tener una última conversación con las autoridades navales americanas. Este viaje resultó algo borrascoso pero terminó al cabo de cuatro días en Subic Bay con el almirante norteamericano James Fife. Nos sentamos en su terraza ante unos cafés y me escuchó durante horas, en las que esgrimí todos los argumentos de que pude echar mano para que se nos utilizara en algo.

Al final demostró la más absoluta comprensión de todo lo que yo le había dicho y, en palabras que trataban de algún modo de suavizar el golpe, haciendo que sus razones aparecieran sensatas, me explicó que habíamos llegado demasiado tarde. Aquí empezó nuestra amistad y mi convencimiento de que había encontrado al hombre más sincero, recto y capaz de cuantos había conocido se reforzaba a medida que se multiplicaron mis encuentros con él durante los siguientes meses. Antes de la entrada de los Estados Unidos en la guerra, James Fife estuvo destinado en Inglaterra y participó frecuentemente en arriesgadas operaciones de los submarinos británicos. Comprendía, admiraba y honraba nuestra gran Marina, pero también veía sus limitaciones y luchaba para evitarlas en el arma submarina norteamericana. En Inglaterra nuestros submarinistas tenían un sincero aprecio a James Fife.

Cuando volví a Sydney, agotado y descorazonado, informé al almirante Fraser. Estuvo conforme conmigo, pero no pudo darme más esperanzas. Entonces, gracias a un encuentro casual con un amigo del almirante Fife, me enteré de la necesidad de cortar las comunicaciones telegráficas entre Malaya, China y Japón. Fui a ver en seguida al comandante general, regresé a mi barco en Brisbane transladándolo a un fondeadero oculto en la Gran Barrera de Arrecifes y demostré que podía cortarse un cable submarino por un *XE*, aunque, desgraciadamente, a costa de las vidas de dos de los hombres más valientes que he tenido el privilegio de conocer y con quienes compartir el servicio. Entonces viajé a Nueva Guinea y a las Filipinas y, rebosante de entusiasmo, me encontré con el almirante Fife. Su Estado Mayor se puso a trabajar haciendo planes y pudieron encontrar tiempo en su sobrecargado programa para ayudar, aconsejar y orientar nuestros esfuerzos.

Empezamos entonces a hacer prácticas con un cable inutilizado que estaba profundamente hundido entre los corales y el fango. Esto supuso otro viaje a Austrlia y regreso, aprovechando cualquier avión que me viniera bien a mi itinerario. Volé 4.800 millas entre islas; en unas se libraban furiosos combates y otras estaban intactas, a excepción de las pistas de los aeródromos taladas en la selva.

En todos estos trámites, planeamien-

to. adiestramiento y pruebas finales se emplearon casi dos meses y, sin la ayuda del almirante Fife, la confianza depositada en nosotros por el comandante general, y la lealtad, energía y valor de toda la 14.ª Flotilla de submarinos, Fraser, Westmacott, Shean y Smart, no hubieran podido realizar sus espléndidas operaciones.

Hay mucho que escribir sobre James Fife y mucho más se oirá de él en el futuro. La sola mención, hoy día, de su nombre en la 'U.S.Navy', despierta admiración. Reconozco que estoy muy orgulloso de haber estado a sus órdenes y de haber arbolado su insignia en el *HMS Bonaventure* durante las dos semanas más estimulantes de mi vida.»



Alférez de navío A. K. Bergius.

Los alemanes

Puede considerarse que la «Fuerza K» alemana tuvo su origen en el ataque británico contra el *Tirpitz*. Esta era una organización a cuyo cargo corrió la construcción y utilización de pequeñas armas de combate de la Armada alemana. En la mañana del 22 de septiembre de 1943 fueron hechos prisioneros varios hombres pertenecientes a las dotaciones de los submarinos enanos británicos después del ataque y se creyó al principio que tan osada acción había sido impedida, idea, según hemos visto, totalmente equivocada.

Este incidente casi dio lugar a una revolución entre los especialistas alemanes de Táctica Naval. En 1941, los italianos habían averiado seriamente dos buques de línea británicos en Alejandría y ahora el *Tirpitz* se encontraba en igual trance. En ambos casos se había alcanzado el éxito con un número muy reducido de hombres, gracias a su valor y entrega total y el personal de la Marina alemana no estaba, por cierto, desprovisto de estas cualidades. El almirante Doenitz, era partidario de devolver el golpe al enemigo usando las mismas técnicas, sobre todo a la vista de las dificultades con que últimamente se enfrentaban los submarinos. De este modo nació la «Fuerza K». Su creador fue el vicealmirante Helmuth Heye, que después sería diputado por Wilhelmshaven en la Alemania Federal.

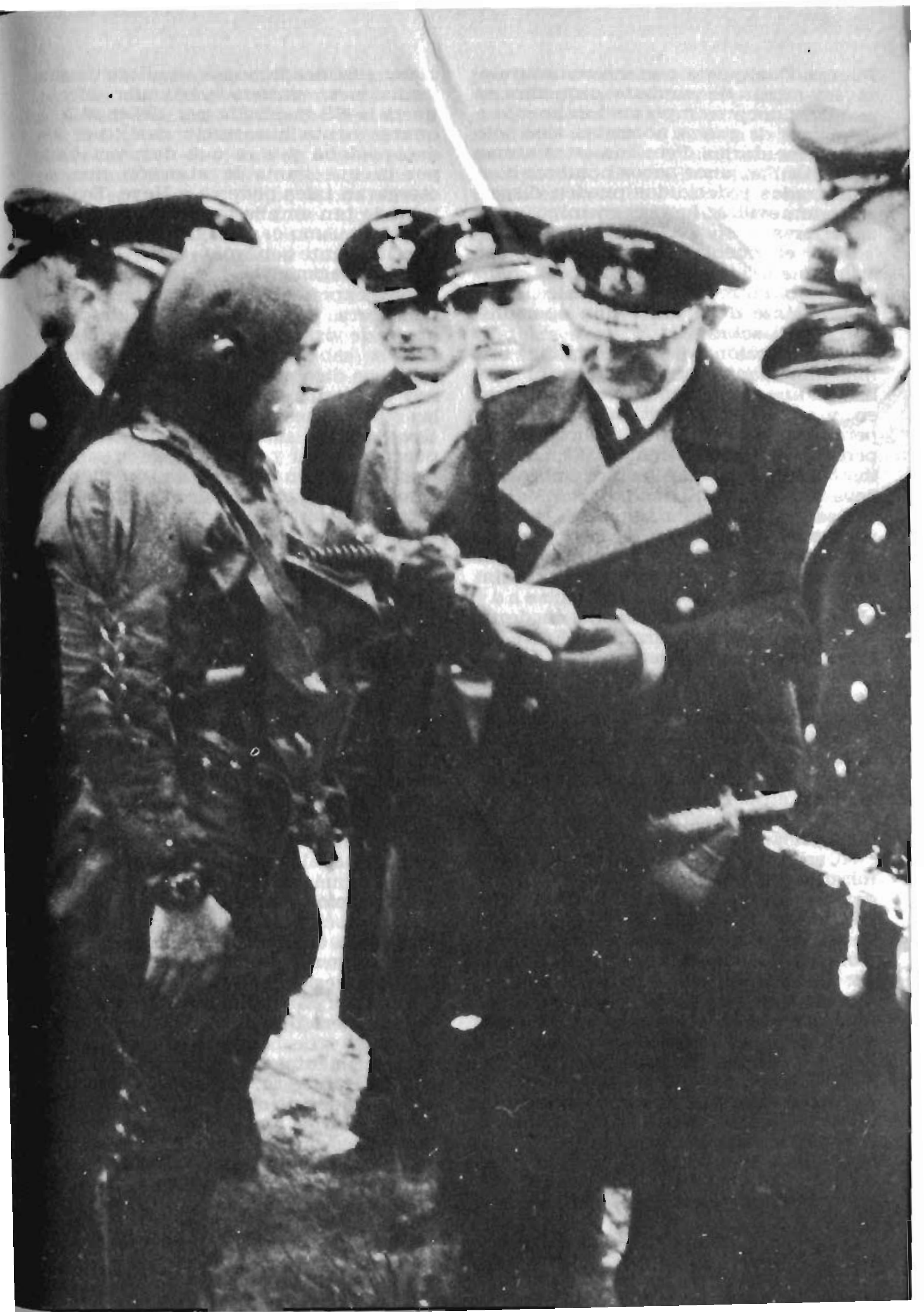
En el prólogo del interesantísimo y documentado libro titulado «... Und Liebten doch das Leben» (... Y realmente amaban la vida), cuyo autor es C. D. Bekker, publicado en inglés bajo el título «K Men», dice el almirante Heye:

«En un momento en que los iniciados ya comprendían que Alemania estaba condenada a perder la guerra, tuve la experiencia singular de crear, dentro del marco de las Fuerzas Armadas, una sección completamente nueva, en la que la iniciativa y la responsabilidad estaban consideradas por encima de la dependencia de la autoridad. Entre nosotros, el Cuerpo, la categoría y el destino no significaban nada a menos que procedieran de cualidades personales.

La Fuerza K aspiraba al ideal de 'hermandad combatiente' de Nelson, una idea de la guerra no tan fácil de asimilar en la última fase de ésta, cuando los jefes adecuados se podían contar con los dedos y las condiciones operativas se estaban haciendo cada vez más difíciles. Pero estoy convencido de que esta especial relación, marcando un hito radical con respecto a todas las costumbres militares anteriores, contribuyó en gran manera al entusiasmo de los 'hombres K' y al éxito de sus operaciones.

Como antiguo almirante de la Fuerza K quisiera decir algo sobre los fines perseguidos y las limitaciones impuestas en las operaciones a los hombres de esta

El vicealmirante Heye con el almirante Doenitz inspeccionando el equipo de los buceadores alemanes.



Fuerza. Cualquiera que sea su naturaleza, las armas de combate pequeñas no pueden nunca reemplazar totalmente a las armas de guerra normales, sino sólo complementarlas. Pero con estas armas en particular, unos pocos hombres bien adiestrados y decididos pueden dispersar o inmovilizar fuerzas enemigas muy superiores.

Para el pueblo japonés puede ser aceptable la idea de los aviadores suicidas pero entre los occidentales todo combatiente debe tener una oportunidad real de sobrevivir.

La resolución y autodisciplina son más importantes que las meras fuerzas físicas; una formación intensiva y plural en un ambiente deportivo aumenta las perspectivas de éxito y reduce la propensión a los accidentes. El combatiente individual ideal es un hombre que lleva a cabo las intenciones del Mando utilizando su propia iniciativa sin depender de órdenes.»

La Fuerza K alemana era, en esencia un comando o partida naval especial conocida con el nombre de «Kleinkampf-Mittel-Verband» es decir, «Fuerza de comando armada». Entre las misiones que se asignaron a esta fuerza, tan reciente como apresuradamente organizada, se contaban la utilización de submarinos mono y biplazas, botes automóviles explosivos de los que el piloto salía disparado antes del impacto y buceadores que podían operar individualmente o en pequeños grupos; un cometido en verdad arduo en aquella etapa de la guerra.

Al asignar esta difícil tarea al vicealmirante Heye, el gran almirante Doenitz destinó como segundo suyo al capitán de fragata Frauenheim y Heye, personalmente, eligió al capitán de corbeta Obladen y al capitán de fragata Bartels por considerarles, a su juicio, con las cualidades personales adecuadas. Era fundamental actuar con rapidez, lo que significaba que no podía ni pensarse en largos períodos de pruebas. Heye obtuvo autorización para saltarse los premiosos trámites tan estimados por toda burocracia, en especial por la alemana, y se le dio carta blanca para todas las dependencias industriales y de la marina.

No podía decirse que la Marina alemana, justificadamente orgullosa de sus tradiciones, sintiera particular afecto hacia la SS inspirada por Hitler ni a la omnipresente burocracia nazi, que les desagradaba y a la que despreciaban, por lo que llama la atención que se otorgaran tales poderes a Heye. Disfrutaba de tan amplia autoridad que llegó a ser él mismo casi un dictador, si bien relativamente benévolo.

La «Kriegsmarine» no tenía hasta entonces experiencia práctica en este tipo de guerra, salvo, claro está, desde el punto de vista de haber sido su victima. Sólo se sabía que tanto ingleses como italianos disponían de submarinos enanos de varios tipos, pero desconocían las operaciones de los japoneses con un tipo de arma similar. Su intención era, pues proyectar y construir estos submarinos partiendo de uno o dos que habían sido recuperados después de las operaciones de Noruega y sobre esta base se inició el adiestramiento.

El Centro de instrucción se instaló en Heiligenhafen y no faltaron los voluntarios para estas operaciones, que se sabían muy peligrosas, aunque, inicialmente, debido a la necesidad de mantener el más completo secreto, no se dio ninguna clase de detalles. Para empezar, los instructores siguieron literalmente las instrucciones de un libro inglés, un manual de instrucciones para guerrilleros, y se sirvieron de documentos que habían caído en su poder sobre un fracasado intento de incursión de partidas de guerrilleros al Cuartel General de Rommel en Africa. A todos los alumnos se les tomaba juramento de mantener el secreto, tenían prohibida toda relación, incluso epistolar, con la población civil y todo su tiempo de vigilia debían dedicarlo a la tarea que tenían entre manos. Se impartieron cursos de adiestramiento intensivo y riguroso dados por personal de Infantería y de Ingenieros, además de prácticas de natación y de combate sin armas, así como elementos de comunicaciones radio. Se reintegró, despiadadamente, a sus unidades de origen a cierto número de voluntarios, por no alcnzar las altas cualidades que se esperaban de ellos y esta sentencia era, sin lugar a dudas, su único temor: tal era el enorme espíritu de cuerpo creado en la Fuerza K.

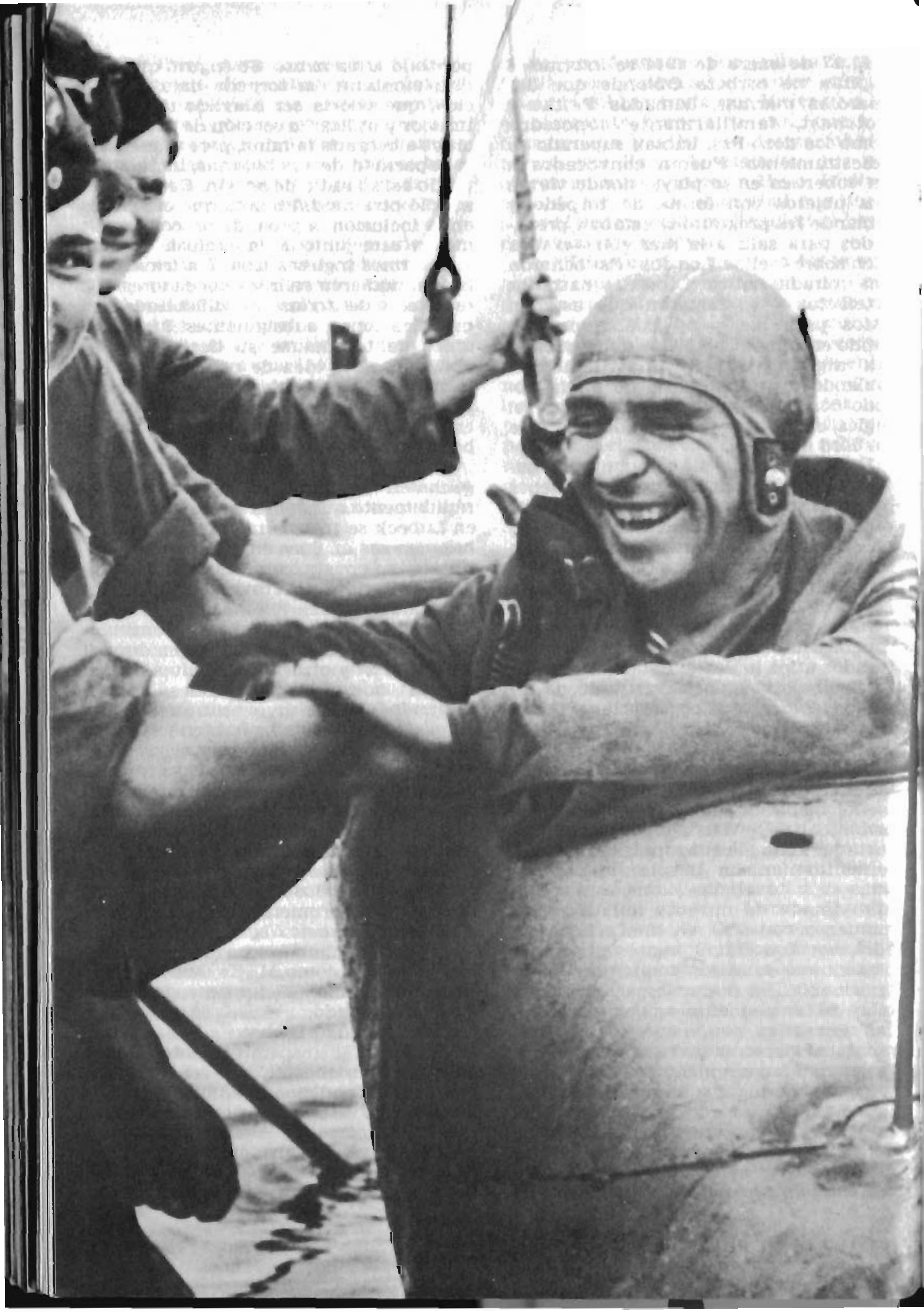
El 17 de enero de 1944 se informó al capitán de corbeta Oblande que dos guardias marinas, llamados Pettke y Potthast, familiarmente conocidos como los dos «Ps», habían superado su adiestramiento. Fueron convocados a un cobertizo en la playa, donde vieron dos objetos con forma de torpedo y Oblande les preguntó si estaban preparados para salir a la mar con —o más bien sobre— ellos. Los dos «Ps» echaron una mirada crítica a los dos extraños artefactos y contestaron que estaban listos para hacer la prueba, preguntando entonces, con cierta duda, si existía algún libro de instrucciones. Oblando les explicó que no había podido conseguir ninguno, ni siquiera en inglés, cuando los pescaron del fondo de un fiord noruego.

De la treintena de componentes iniciales de la Fuerza K, estos dos jóvenes guardias marinas eran de los pocos que tenían alguna experiencia en algún tipo de embarcaciones ligeras, pues habían estado destinados en la Tercera Flotilla de lanchas en el Mediterráneo, y fue a causa de esta experiencia por lo que se les escogió para efectuar una serie de pruebas con los torpedos humanos capturados a los ingleses. Estas pruebas se harían bajo el atento escrutinio de diversos técnicos que observarían y tomarían nota de todos los detalles para utilizarlos más adelante.

El primer submarino enano alemán, llamado *Hecht* (lucio) estaba ampliamente inspirado en su correspondiente británico y se construyó solamente una corta serie de ellos. Propulsado por baterías, tenían un desplazamiento de unas siete toneladas y una autonomía aproximada de noventa millas, su armamento consistía en una sola carga adhesiva. Las dificultades empezaron a presentarse en sucesión que parecía interminable. En primer lugar, no disponían de las pequeñas agujas giroscópicas necesarias, por lo que tuvieron que montarse giroscópicas normales, previstas para barcos mucho mayores; a su vez, esto dio lugar a un aumento de su tamaño hasta más de un tercio más del original, con la consecuente reducción de su autonomía operativa. Después se albergaron serias dudas sobre su eficacia, estando provistos de una sola mina por todo armamento. Se sugirió que podría montarse un torpedo bajo el «lucio», que podría ser liberado desde su interior y utilizar la sección de proa, que antes albergaría la mina, para aumentar la capacidad de sus baterías, incrementando así su radio de acción. Después se añadió otra modificación, que consistió en la inclusión, a proa, de un compartimento semejante a la esclusa de los submarinos ingleses tipo *X* a través de la cual pudieran salir los buceadores. El resultado de todas las dificultades y modificaciones subsiguientes fue que, antes de terminarse su desarrollo, se abandonase la idea de utilizar operativamente los «Hecht» y se emplearon para adiestramiento de dotaciones de embarcaciones más eficaces que estaban siendo proyectadas entonces.

Al Centro de adiestramiento de Heiligenhafen llegaban los voluntarios tan rápidamente que todos los alojamientos en Lubeck se transformaron en almacenes, con sus oficinas en Timmendorferstrand y se construyeron nuevos cuarteles a orillas del río Trave, teniendo que ampliarse después aún más.

El adiestramiento avanzado continuó desarrollándose en Heiligenhafen donde los dos «Ps» y otros, procedentes de los treinta «hombres K» iniciales, fueron asignados a los nuevos submarinos enanos (que todavía no habían visto por entonces, aunque ya corría el mes de marzo de 1944). Se les dijo que su misión consistiría en atacar a la esperada flota de invasión aliada. Aunque no tenían una idea muy clara de con qué se esperaba que atacaran a una fuerza tan formidable, aquellos voluntarios aceptaron su cometido filosóficamente. Por fin llegó el arma prometida: un submarino monoplaza llamado *Neger* y se formaron las primeras guerrillas navales especiales, conocidas como MEKs (Marine Einsatz Kommando). El teniente de navío Pinzhorn mandó la MEK 60 y los tenientes de navío Richard y Walters las MEK 65 y 71 respectivamente. Cada MEK se autoabastecía y era de gran movilidad, condiciones ambas esenciales teniendo en cuenta la gran presión a que estaba sometida Alemania en aquella fase, ya muy avanzada, de la guerra. Una MEK consistía en un oficial y veintidós hombres, con quince vehículos en-



tre los que se contaban estaciones radio sobre camiones, camiones anfibios, una cantina volante y vehículos para personal, municiones y material. Podían autoabastecerse por un período de hasta seis semanas. Las primeras MEKs se transladaron por carretera para estacionarlas en Dinamarca y Francia y esperar allí órdenes ulteriores.

La apresurada producción de *Negers* no fue en modo alguno sencilla, pero a principios de marzo, un joven comandante de submarino llamado Hanno Kreig recibió un telegrama nada menos que del propio gran almirante Doenitz ordenándole que se presentara sin demora en Berlín. Entonces Kreig estaba en Pola (Italia) donde su submarino había resultado averiado en un ataque aéreo; el joven comandante, que estaba a punto de marchar a su casa para casarse, quedó un tanto confundido y preocupado, lo primero por la llamada del gran almirante y lo segundo ante la perspectiva de tener que dar explicaciones a su futura esposa. Se trasladó a Berlín donde se entrevistó con Doenitz. El almirante, que era sumamente afable, fue directamente al grano, tratándole por su nombre de pila como siempre hacía con sus comandantes de submarinos. Señaló a un plano extendido sobre una mesa y pidió a Kreig que echara una mirada. Lo que éste vio era un diseño de dos torpedos, uno de ellos suspendido bajo el otro, pero un examen más detenido mostraba que el inferior era totamente normal mientras que el de encima tenía una cabina en lugar de cabeza explosiva de combate. En esta cabina había palancas de mando para poner en marcha o parar el motor, gobernar y poner en marcha el torpedo corriente al que iba unido. Kreig señaló que comprendía la importancia de la potencial utilización del arma: era, simplemente, un submarino monoplaza capaz de lanzar un torpedo.

Entonces, el almirante explicó que estaban prosperando nuevas ideas sobre una nueva forma de guerra naval que exigía pequeños núcleos de hombres para ejecutar acciones ofensivas y el tiempo era por entonces lo único verdaderamente escaso. El aparato necesitaría, no obstante, algunas ligeras modificaciones que podrían efectuarse en Eckernförde, un centro de experimentación de torpedos. Añadió que le gustaría que Kreig hiciera las pruebas del prototipo ya construido. A continuación, Doenitz se explayó en el objeto de la misma arma. Estaba especialmente preocupado por la campaña de Italia, donde los desembarcos aliados tras las líneas alemanas estaban teniendo lugar prácticamente sin oposición. Contra estas flotas de desembarco se utilizarían los torpedos humanos; se quería disponer de diez torpedos monoplazas en un plazo de cuatro días a partir del 10 de marzo de 1944. El cometido de Kreig sería efectuar las pruebas como considerase necesario para que pudiera cumplirse el plazo exigido. Sus órdenes consistían en estar listo para la acción en Italia antes de dos semanas. Le aseguró el almirante que no podía disponer de comandantes de submarino para operar con aquellos pequeños artefactos, queriendo decir con esto que no tendría que tripular uno de ellos en acción de guerra. También le prometió que podría casarse tan pronto como los torpedos monoplazas estuviesen operativos.

Sólo dos días después de su llegada a Eckernförde, Kreig pudo informar a Berlín que las pruebas se habían realizado satisfactoriamente y la embarcación cumplía sus requerimientos.

El *Neger* no era un verdadero submarino, toda vez que tenía una pequeña flotabilidad positiva, dejando la cabeza de su tripulante fuera del agua a poco menos de sesenta centímetros cuando llevaba suspendido el torpedo bajo él. Frente a la cabina se había montado un pequeño rompeolas de lona para evitar la excesiva entrada de agua, pues si se inundaba la cabina o el interior del torpedo, éste se hundiría. Este rompeolas se mostró bastante ineficaz en la primera prueba, por lo que se reemplazó por una cúpula completa. Como consecuencia de esto, se necesitaba también dotar al tripulante de un aparato respirador de oxígeno o aire pues, de lo contrario resultaría asfixiado al poco tiempo o tendría que abrir la cúpula.

Regreso de un piloto de Neger **con un torpedo monoplaza.**

Como no había respiradores disponibles, se hicieron las pruebas sin ellos y se concluyó que la máxima autonomía sería de siete horas a la velocidad de cuatro nudos. Para el adiestramiento operativo, a pesar de los peligros del artefacto, se reunieron numerosos jóvenes voluntarios, quienes habían sido previamente sometidos a un duro entrenamiento guerrillero, pero muy pocos tenían experiencia marinera, a pesar de lo cual fueron la materia prima con que se crearía la fuerza. Se les mostraron los pocos torpedos disponibles y se les dijo lo que tendrían que hacer, añadiendo que, si lo deseaban, podían renunciar en aquel momento sin que esto les reportara ningún perjuicio. Ninguno se volvió atrás y se inició inmediatamente el adiestramiento final. Hubo algunos accidentes: en una ocasión el mecanismo de retención del torpedo no se abrió y el torpedo explosivo arrastró al tripulado: el tripulante no pudo abrir la cúpula porque se cerraba desde afuera y ambos torpedos se estrellaron contra el blanco causando la muerte del piloto. En consecuencia se modificaron las cúpulas para que pudieran abrirse desde dentro. También hubo casos de intoxicación por anhídrido carbónico (*) debido al aire viciado del interior de la cabina y en varios casos los torpedos se hundieron al abrir el piloto la cúpula para poder respirar, inundándose el interior. Era una seria «pega» que los *Negers* no pudieran sumergirse pues de este modo una vigilancia atenta podría descubrir la pequeña cúpula; en consecuencia se intentó dotarlos de un tanque de lastre que pudiera inundarse a voluntad permitiendo anular su pequeña flotabilidad positiva, pero todo lo que se consiguió fue que se hundieran hasta el fondo.

A los tres meses justos de la entrevista entre el almirante y Kreig en Berlín, se previno a la fuerza de que estuviera lista para trasladarse a Italia. Sus blancos serían los buques que transportaban hombres y material a la cabeza de playa de Anzio, que las fuerzas terrestres alemanas estaban conteniendo. Después de una visita de su jefe, el almirante Heye, a Eckernförde, se prepararon treinta *Negers* bajo el mando de Hanno Kreig para el largo y difícil viaje hasta Italia.

Las pruebas se habían llevado a cabo en el Báltico, donde la densidad del agua es diferente a la del Mediterráneo. por lo que fue necesario hacer ajustes en el trimado; hecho esto, más bien a ojo de buen cubero, la MEK 175, que fue la agraciada por la suerte, se puso en marcha. Los *Negers* se embarcaron inicialmente sobre remolques, ocultándolos bajo encerados a fin de no desatar especulaciones sobre su finalidad, de las que, sin duda, tendría noticia el enemigo. Después llegaron por ferrocarril a Rignano, en el río Arno, pero desde allí ya no había ferrocarriles debido a los bombardeos aliados. Los restantes 200 kilómetros deberían franquearse por carretera nuevamente. Después de más desalentadores retrasos se pudo conseguir un transporte adecuado y el 13 de abril todo el grupo había llegado a un bosque en Pratica di Mare, a unos veinticinco kilómetros al Sur de Roma. Ya estaban junto al mar pero en quella zona no había ningún puerto y los *Negers* tendrían que ser puestos a flote desde la playa en lugar de hacerlo mediante una grúa como hubiera sido posible en cualquier puerto que dispusiera de un calado razonable. El caso era que en las playas más próximas la profundidad no alcanzaba a la estatura de un hombre a más de cien metros de la orilla. Se encontró un lugar que reunía mejores condiciones, cerca de Torre Vaianica, donde había calado suficiente a unos treinta metros de la orilla. Se colocó a los *Negers* sobre remolques que fueron empujados a brazo hasta el mar por «voluntarios» del ejército, hasta que se alcanzaba suficiente calado para que los mismos voluntarios —unos 250 en total— pudieran manejar el artefacto llevándolo hasta donde la profundidad le permitiera flotar.

Pero, además, había otras cuestiones a tener en cuenta: el lugar propuesto para la botadura estaba a unas dieciocho millas del fondeadero aliado de Net-

(*) Es impropio hablar de intoxicación por anhídrido carbónico ya que este gas no es tóxico; lo que ocurre es que la función respiratoria consume el oxígeno del aire transformándolo en energía y en anhídrido carbónico. Cuando el oxígeno contenido en el aire no es suficiente se produce la muerte por anoxia (N. del T.).

tuno, y contando el doble de esta distancia para ida y regreso, resultaba mayor que la autonomía de los *Negers*. Por otra parte, el punto más próximo ocupado por los alemanes estaba sólo a nueve millas de la zona del objetivo, por lo que se propuso que después del ataque se retirasen hacia el lugar más próximo que éstos conservasen en su poder siempre bajo el supuesto, claro está, de que siguiesen reteniéndolo cuando se hubiera consumado el ataque. Después de una última investigación, los *Negers* fueron transladados desde el bosque a una zona en la que existían unas cabañas abandonadas y deshabitadas, a una distancia de unos seis kilómetros.

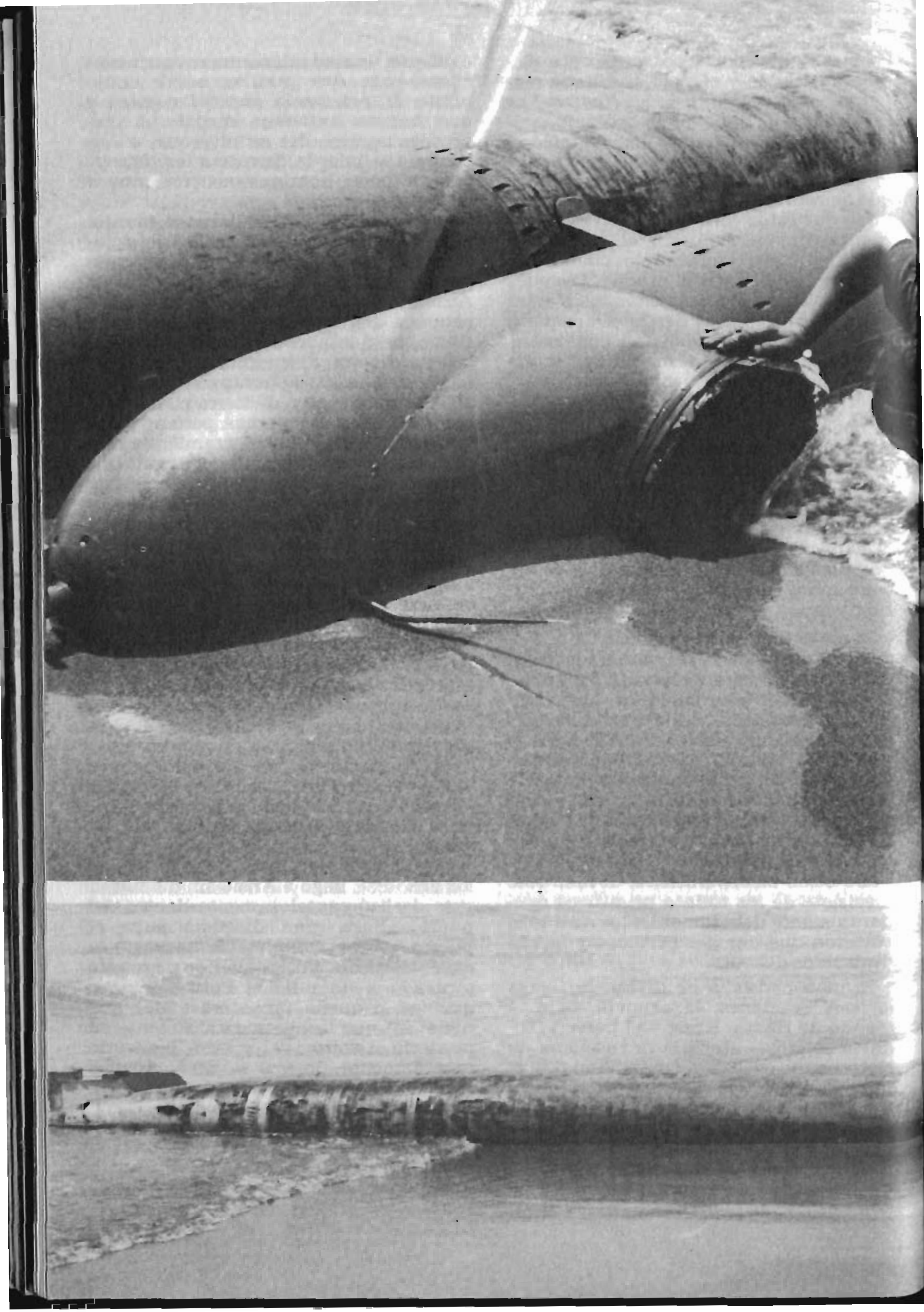
Se decidió comenzar el asalto durante la noche del 20 de abril, debido a que era favorable la predicción meteorológica; habría luna nueva, la noche sería oscura —lo cual era ventajoso— y habría muchas estrellas visibles para utilizarlas en la navegación, al menos dentro de la capacidad adquirida para orientarse por ellas en los cursos acelerados de navegación a que habían asistido los participantes.

A partir del ocaso se inició la actividad; los tripulantes ocuparon sus puestos en sus cabinas y esperaron el lanzamiento desde los remolques, ardua tarea que precisaba de los febriles esfuerzos de más de treinta hombres para organizar la botadura desde cada remolque. Esta operación estuvo muy lejos de resultar afortunada en el cien por cien de los casos debido a lo tosco del sistema. Una gran parte de remolques y *Negers* se atascaron en el fondo arenoso y hubo otros inconvenientes; al final sólo diecisiete de los treinta primitivos quedaron a flote debidamente; los demás se tuvieron que dar por perdidos y fueron destruidos después.

El plan consistía en dividir la fuerza en tres secciones: la primera, bajo el mando de Hanno Kreig —al parecer, todavía soltero— atacaría la ensenada de Nettuno; la segunda, mandada por el teniente de navío Seibicke iría contra los barcos del fondeadero de Anzio y el resto, a cargo del guardia marina Potthast entraría en el puerto de Anzio y causaría cuanta confusión fuera posible. Como ayudas adicionales a la navegación, una unidad militar incendiaría una choza para que pudiera servir como punto de referencia para el regreso y una batería antiaérea dispararía proyectiles iluminantes en dirección a Anzio para señalar la derrota a los *Negers*. Los diecisiete hombres pusieron proa a lo desconocido.

Entre las 23,30 y 00,30 horas el guardia marina Voight, uno de los diecisiete, corrigió su rumbo para no ser arrastrado por la corriente dominante más allá de Anzio. A las 01,30 horas vio un barco pequeño que navegaba en demanda de Anzio, pero le pareció demasiado insignificante para desperdiciar con él su torpedo. A las 02,00 horas estaba ya suficientemente cerca de tierra como para reconocer algunas marcas, pero no pudo distinguir ningún barco grande, de manera que volvió proa afuera; seguía sin encontrar un blanco que mereciera la pena y empezó a preocuparle la autonomía de su pequeña embarcación. Pero a las 02,40 horas vio un proyectil iluminante disparado por un pequeño buque de guerra por lo que hizo por él y cuando lo tuvo dentro de su alcance le lanzó el torpedo, obteniendo un impacto directo. Emprendió entonces la retirada navegando hasta que reconoció la choza ardiendo. A eso de los 05,30 horas ya se encontraba suficientemente cerca de la playa, por lo que, de acuerdo con el plan previsto, echó a pique su embarcación y nadó hasta tierra. Se sintió muy aliviado cuando le dieron el alto alemán y en seguida supo que se encontraba a unos kilómetros detrás de sus propias líneas.

El guardia marina Potthast, uno de los dos «Ps», llegó a Anzio sin dificultad y se deslizó cautelosamente dentro del puerto. Para gran disgusto suyo el puerto estaba completamente vacío, a excepción de un pequeño mercante atracado a un muelle. Potthast juzgó que tan pequeña presa era mejor que nada, así que tomó cuidadosamente su puntería y soltó su torpedo, poniendo seguidamente proa a la mar. Apenas medio minuto después oyó una explosión muy satisfactoria seguida del crepitar de armas ligeras y de los haces inquisitivos de los proyectores. Ni unos ni otros consiguieron dar con Potthast, que regresó sano y salvo y pudo desem-





Inspección de la cúpula de vidrio rota de un Neger **en Anzio.**

barcar tras sus líneas para informar del éxito de su ataque.

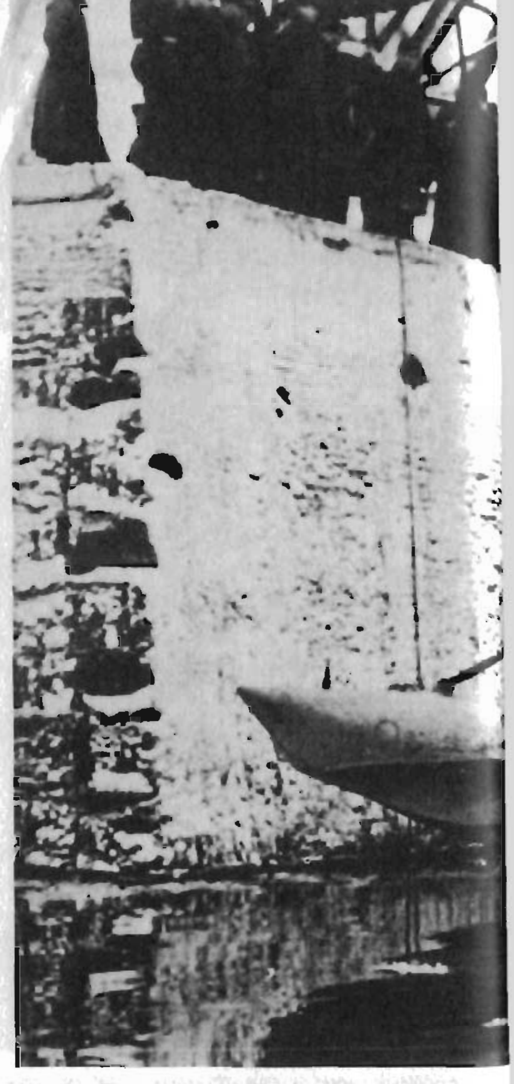
Los *Negers* a los que se había asignado la cabeza de playa de Nettuno llegaron sin novedad a la ensenada, pero en seguida se dieron cuenta de que su viaje había sido inútil: no había ningún barco. Esto era doblemente desalentador porque, aparte de no tener nada que atacar, los *Negers* no podían varar en la playa aunque regresaran. Algunos lanzaron a ciegas sus torpedos contra tierra, saliera lo que saliera, pero otros, no obstante, el marinero de primera Berger, decidió volver a la mar como cazador solitario. Pronto vislumbró un patrullero navegando; el *Neger* no estaba proyectado para atacar a un blanco en movimiento y el tiro desde el nivel del mar, sin aparato de puntería alguno, era totalmente aventurado. A pesar de todo, Berger corrió al albur y la llamarada del impacto demostró que había hecho blanco.

Después de esta operación se revisó cuidadosamente la situación desde el punto de vista de la rentabilidad, ya que dos patrulleros hundidos o gravemente averiados y un pequeño mercante de cabotaje alcanzado en el puerto no eran compensación suficiente para haber desvelado el secreto del ataque. Los tripulantes habían manejado sus embarcaciones competentemente y de los diecisiete, nueve llegaron a la zona de los objetivos; sólo la falta de blancos impidió mejorar el tanteo. Algunos pilotos tardaron varios días en regresar después de haber llegado a tierra; uno de éstos fue Pettke (el otro «P»), que, al poner pie en tierra se encontró en territorio aliado, aunque consiguió no ser descubierto y llegó a sus propias líneas. Uno de los *Negers* se fue a pique y fue encontrado por los alemanes medio enterrado en la arena y con su piloto muerto bajo la cúpula cerrada: evidentemente no le había sido posible abrirla desde dentro. Otros varios tampoco regresaron: uno fue descubierto y recuperado intacto por los aliados con su tripulante muer-

Otro Neger **que no regresó.**



Capitán de fragata Bartels.

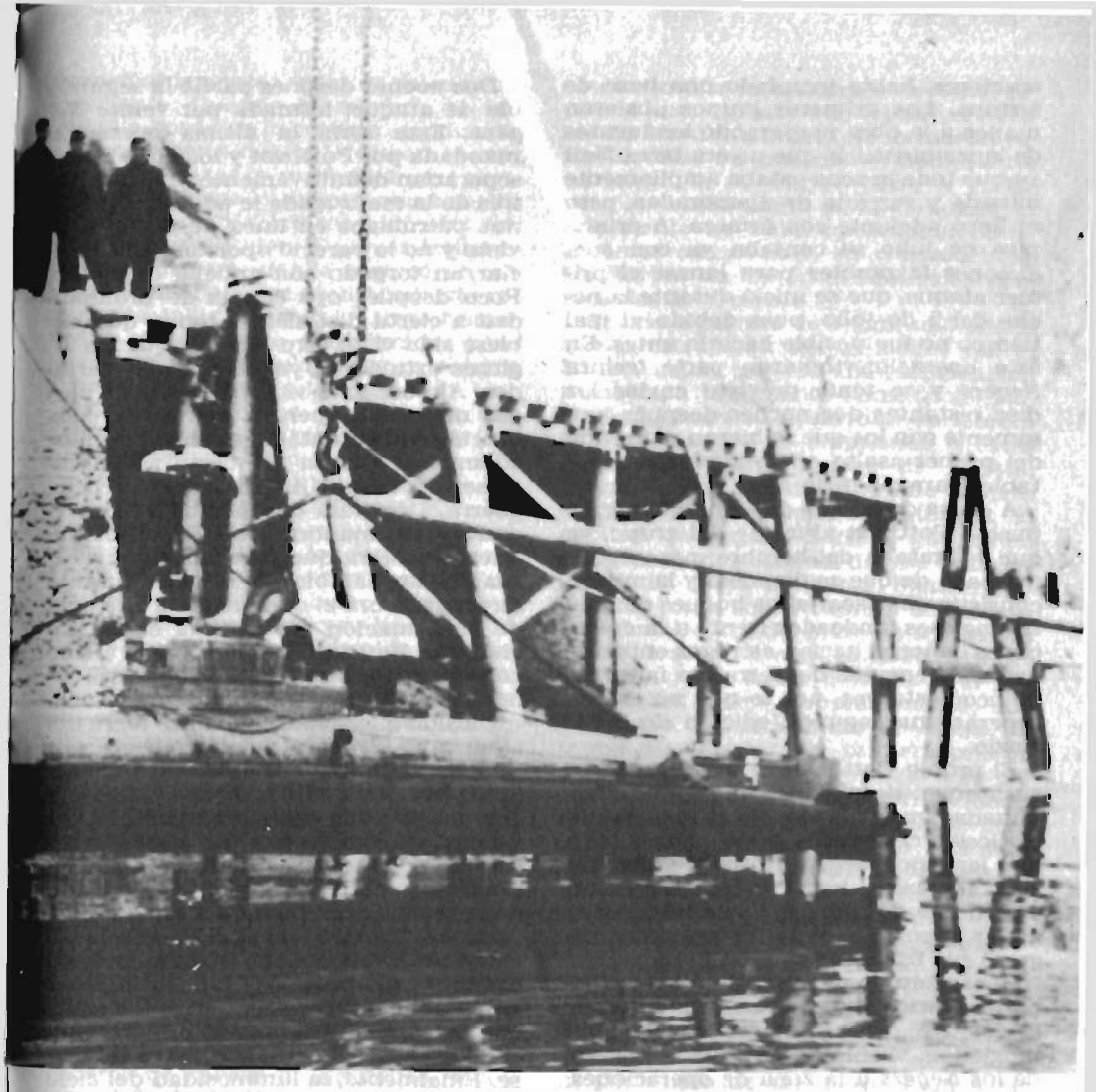


to, intoxicado por óxido de carbono (*) aún sentado en su puesto. De este modo se había desvanecido el factor sorpresa y los aliados ya estaban prevenidos.

Era obvio que el sistema de poner a flote los artefactos podía mejorarse sin gran dificultad y, en vista de las circunstancias y teniendo en cuenta que los torpedos no se habían probado operativamente con anterioridad, se llegó a la conclusión de que los *Negers* podrían llegar a ser una eficaz fuerza de choque en el futuro. Poco después de su expedición, regresaron los supervivientes al Báltico, donde estaba su base principal; habían recibido ya, ciertamente, su bautismo de sangre.

Había ya muchas y fatales señales de los preparativos aliados de desembarcos en la costa atlántica, que los alemanes no tenían adecuadamente guarnecida por lo que se refiere a fuerzas navales. Por ello, su táctica tenía que consistir en atacar a los elementos invasores después de producirse los desembarcos iniciales dondequiera que éstos tuvieran lugar, un cometido para el que eran idóneos los *Negers*. Era igualmente obvio que no podían determinarse los puntos donde tendrían que ponerse a flote antes de que tuvieran lugar los desembarcos y estuvieran definidas las zonas de operaciones, debido a las mareas y

(*) Debe tratarse de una interpretación errónea. Pudiera ser intoxicación por cloro, altamente venenoso, que se produce por contaminación del electrólito de las baterías con agua de mar; o más probablemente simple asfixia por falta de oxígeno como ya se ha dicho, ya que el óxido de carbono (CO) no se produce en las condiciones ambientales que son de suponer en el *Neger*. El CO_2 ya hemos dicho que no es tóxico. (N. del T.)



Puesta a flote de un Biber.

otras importantes consideraciones a tener en cuenta antes de escoger un lugar adecuado para ello. Otro factor importantísimo era el escaso número de *Negers* disponibles entonces: sería por ello fundamental emplearlos donde pudieran ser más eficaces.

Entre tanto, los hombres que regresaron de Italia con su carga de experiencia se aplicaron al riguroso entrenamiento de los que en gran número se incorporaban aprovechando todas las horas posibles del día. Una semana después de los desembarcos del Día-D fueron transladados por ferrocarril a París, juntamente con sus dotaciones y desde allí los artefactos debían llevarse por carretera sobre camiones o remolques, lo que debía de hacerse durante la noche debido a los continuos ataques aéreos aliados, en uno de los cuales resultó gravemente herido Hanno Krieg. Su primer objetivo era Villers-sur-Mer, a unos diez kilómetros de Trouville, en la bahía de Seine, donde el capitán de navío Böhme, antiguo comandante de des-

tructores, había instalado una base de fortuna. Los primeros grupos pusieron manos a la obra preparando los lugares de lanzamiento, lo que no era tarea fácil ya que toda la zona estaba ampliamente minada y surcada de alambradas, pero se llevó adelante con firmeza. A principios de julio se contaba ya con condiciones favorables para lanzar el primer ataque, que se inició durante la noche del 5 de julio, pues debido al mal tiempo no fue posible hacerlo antes. En esta operación tomaron parte treinta *Negers* y se tenía previsto enviar los diez restantes dos noches después juntamente con los que hubieran regresado del primer asalto en condiciones aceptables para repetirlo.

A causa de la baja de Hanno Kreig, se puso a Potthast al frente del grupo, ya que se trataba del hombre más experimentado de que se disponía y la misión consistía en atacar a los buques de guerra ingleses fondeados frente a la costa, cuyos cañones hacían estragos entre las fuerzas alemanas de tierra; no faltarían blancos esta vez, por lo que no era de esperar una segunda edición de lo de Anzio.

El propio Potthast no tuvo suerte en su ataque: después de una hora, aproximadamente, de navegar, su torpedo explosivo comenzó a hacer agua y tuvo que largarlo; luego su propia embarcación empezó a hacer peligrosos extraños, de modo que tuvo que hundirla y ganar la costa a nado. Ya en tierra, regresó a la base sin novedad.

El capitán de navío Böhme había dispuesto varios observadores a lo largo de la costa para que informaran de toda incidencia visible a partir de la llegada de los *Negers* a la zona de operaciones, que comunicaron haber visto explosiones y fuego de cañón desde algunos barcos. Horas después empezaron a regresar los *Negers* a su base, aisladamente y por parejas; de los treinta que habían ido al combate sólo regresaron catorce, es decir, un porcentaje de pérdidas superior al cincuenta por ciento. Un tripulante reivindicó un impacto en un destructor y Berger informó haber alcanzado un gran buque de desembarco, resultados comparativamente pequeños en relación con las pérdidas, pero los «hombres K» no parecían desalentados.

Dos noches después partió la segunda ola de ataque, formada por veinte *Negers*. Esta sería la última operación mandada por Potthast y los dos «Ps» se separarían definitivamente. A eso de las tres de la madrugada le adelantaron varios patrulleros en línea de fila; no fue visto y no le pareció oportuno desperdiciar un torpedo con aquella quincalla. Poco después oyó cargas de profundidad a cierta distancia y temió que hubiese sido visto otro *Neger* y que los ingleses estuvieran ya demasiado alertados. Al poco rato vio un convoy de barcos mercantes, pero a demasiada distancia para intentar lanzar sobre ellos; además no estaba dispuesto a contentarse con menos de un buen barco de guerra. Una hora después de avistar el convoy vio una formación de varios buques de guerra que parecían estar efectuando un cambio de rumbo, durante cuya maniobra el que quedaba a la cola de la formación permanecía casi estacionario. Potthast decidió tomar a éste como blanco: cerró distancias hasta tenerlo a su alcance y lanzó su torpedo. La explosión que siguió casi lanzó fuera del agua a su *Neger* y quedó rodeado por una espesa nube de humo. Esta fue seguida por otras explosiones a su alrededor, producidas por las cargas de profundidad lanzadas por los destructores que sacudieron su embarcación de tal manera que llegó a perder todo sentido de la orientación. Cuando todo se calmó un poco, Potthast comprobó que ni su artefacto ni él mismo habían sufrido daños y mientras los buques ingleses empezaban a recoger náufragos se escurrió entre ellos, aunque sólo tenía muy vaga idea de hacia dónde debía dirigirse. Finalmente, la luminosidad del cielo por el Este le dio una idea aproximada del rumbo que debía tomar; estaba siendo ganado rápidamente por la fatiga pero se concentró en la tarea de poner a salvo su embarcación y a sí mismo. Llevaba encerrado en el pequeño espacio de su cabina más de seis horas cuando una corbeta apareció peligrosamente cerca y un momento después se convirtió en el blanco del fuego concentrado del barco. La cúpula resultó volada por un disparo y él herido en un brazo; con dificultad consiguió liberarse del torpedo, que se hundía ya

irremediablemente, antes de quedar inconsciente. Cuando se recobró, se encontró a bordo de la corbeta, conducido a la enfermería donde le dieron té con pastas. Mientras le curaban de sus heridas, los ingleses le dijeron que aquella noche tan sólo habían recogido otro tripulante alemán vivo. Después le llevaron a Inglaterra, donde ingresó en un hospital en el que fue atendido hasta recobrar la salud; recibió un trato humanitario y realmente considerado, pero comprendía que, inevitablemente sería sometido a intensos interrogatorios.

Tal como esperaba, comenzaron los interrogatorios en largas sesiones y los interrogatorios demostraron un conocimiento alarmantemente exacto de las actividades de los «hombres K». No obstante, Potthast no se doblegó ante el acoso de preguntas y los ingleses parecieron respetar su determinación. Fue informado de que el barco que había torpedeado era un crucero ligero de la clase «Dragón» que había sido transferido por los ingleses a la Marina libre de Polonia y estaba tripulado por polacos y que, ante la imposibilidad de salvarlo, lo habían remolcado a uno de los puertos Mulberry para servir de rompeolas (*). Este detalle dio a Potthast la satisfacción de saber que había cumplido la misión que se le había asignado.

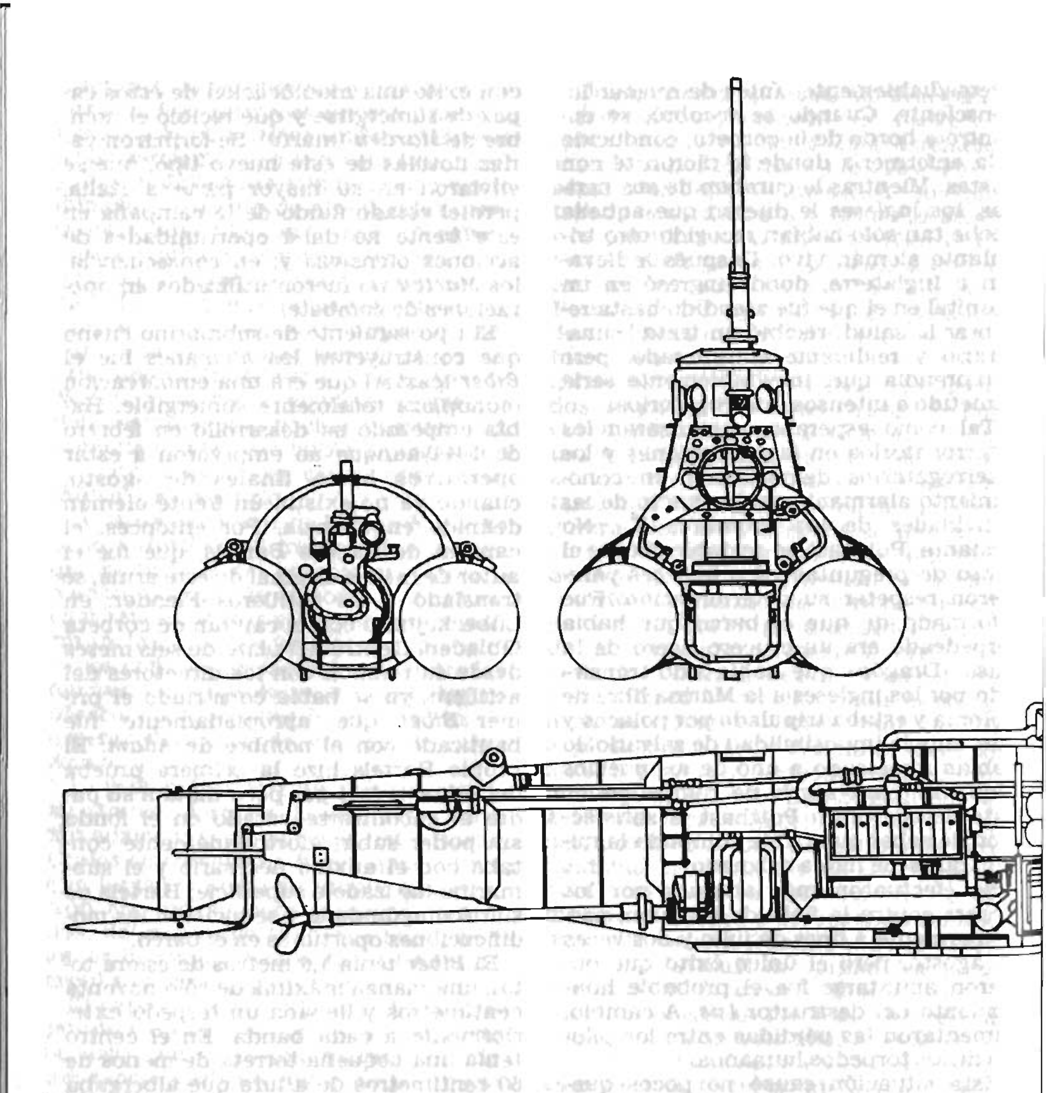
Se efectuaron más ataques por los *Negers* contra la flota de invasión, particularmente a fines de julio y dos veces en agosto, pero el único éxito que pudieron apuntarse fue el probable hundimiento del destructor *Isis*. A cambio, aumentaron las pérdidas entre los pilotos de los torpedos humanos.

Esta situación causó no pocos quebraderos de cabeza al almirante Heye. Como jefe de la Fuerza K también le afectaban otras armas y medios de ataque distintos de los submarinos enanos y cualquier sección de su mando que no resultara rentable debía ser suprimida en beneficio del conjunto. Se retiró a los *Negers* de las operaciones, pero se probó con éxito una modificación de éstos capaz de sumergirse y que recibió el nombre de *Marden* (marta). Se formaron varias flotillas de este nuevo tipo, que se enviaron en su mayor parte a Italia, pero el estado fluido de la campaña en este frente no daba oportunidades de acciones ofensivas y, en consecuencia, los *Marten* no fueron utilizados en operaciones de combate.

El tipo siguiente de submarino enano que construyeron los alemanes fue el *Biber* (castor) que era una embarcación monoplaza totalmente sumergible. Había empezado su desarrollo en febrero de 1944 aunque no empezaron a estar operativos hasta finales de agosto, cuando ya no existía un frente alemán definido en Francia. Por entonces, el capitán de fragata Bartels, que fue el autor de la idea original de este arma, se transladó a los astilleros Flender, en Lübeck, junto con el capitán de corbeta Obladen. Dentro del plazo de seis meses desde su reunión con los directores del astillero, ya se había construido el primer *Biber* que, apropiadamente, fue bautizado con el nombre de *Adam*. El propio Bartels hizo la primera prueba del *Adam* y éste por poco mata a su padre al encontrarse varado en el fondo sin poder subir; afortunadamente contaba con el auxilio necesario y el submarino fue izado a superficie; Bartels no sufrió ningún daño y se hicieron las modificaciones oportunas en el barco.

El *Biber* tenía 7,6 metros de eslora total, una manga máxima de sólo noventa centímetros y llevaba un torpedo exteriormente a cada banda. En el centro tenía una pequeña torreta de menos de 60 centímetros de altura que albergaba un periscopio de un metro y un tubo que permitía la entrada de aire para el tripulante. También disponía de aguja de gobierno. Interiormente estaba dividido en cuatro compartimentos separados por mamparos estancos: a proa, un tanque de lastre, a continuación el compartimento de mando que albergaba al tripulante y el tanque de combustible y a popa de éste el motor de superficie, que era un Opel de seis cilindros con 2,25 litros de cilindrada; a popa de éste iba el motor eléctrico para propulsión en inmersión y, finalmente, el otro tanque de lastre. Desde el punto de

(*) Los puertos «Mulberry» consistían en secciones de hormigón remolcadas desde Inglaterra que se inundaban una vez situadas convenientemente formando muelles en las playas de Normandía para el tráfico subsiguiente a los primeros desembarcos. Como escolleras se hundían frente a ellos toda clase de barcos viejos o inútiles. (N. del T.)

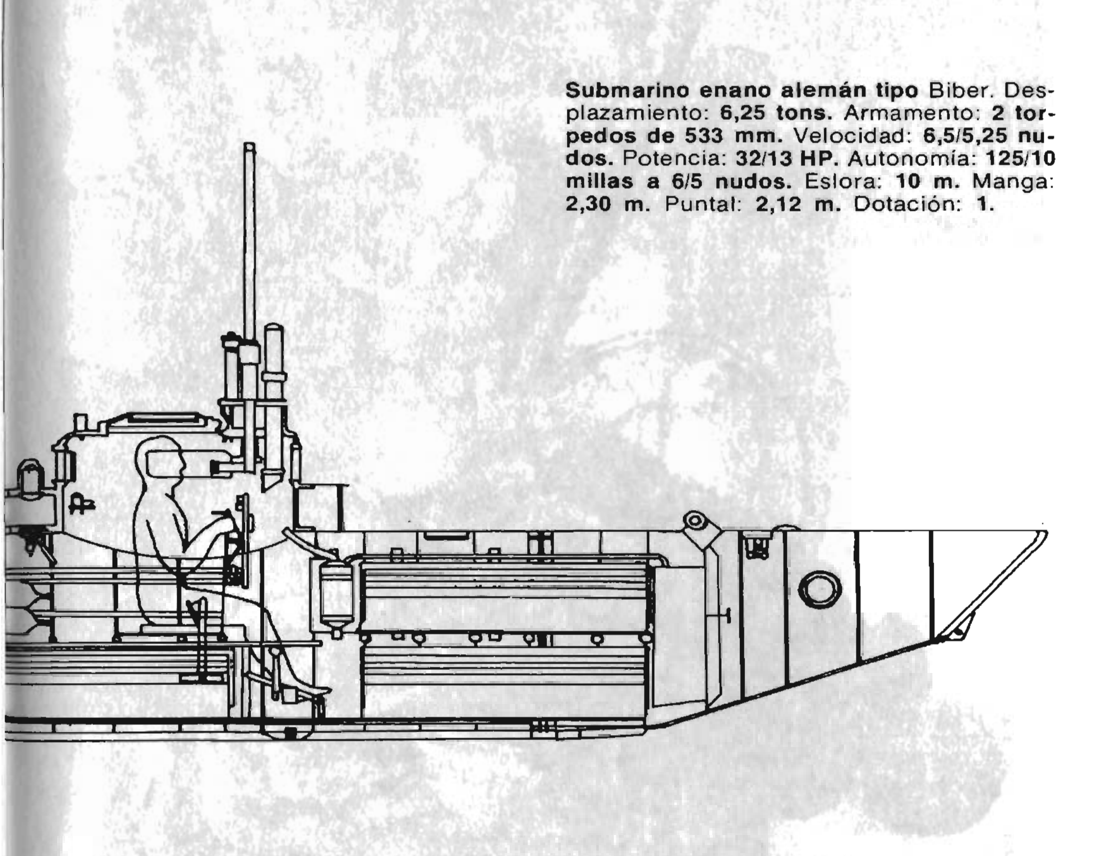


vista de seguridad, hubiera sido mejor disponer de un motor diesel en lugar del de explosión, pero la acosada industria alemana no disponía de ninguno del tipo adecuado.

Las primeras pruebas demostraron que sólo podía nevegar sumergido unos cuarenta minutos sin que el aire se viciara demasiado haciéndose irrespirable para el tripulante. Era, pues, necesario dotarle de un aparato respirador que aumentara la autonomía operativa en inmersión a siete horas y, con un sistema adicional de oxígeno, provisto de válvula reductora, se pudo aumentar hasta veinte horas. Las cualificaciones del tripulante, tanto físicas como mentales y de adiestramiento tenían que ser sobresalientes.

El 23 de agosto se transladó por carretera la MEK 61, saliendo de una base en Bélgica con destino a la costa del Canal de la Mancha y Frécamp. Los hombres llevaban el uniforme gris verdoso del ejército en lugar del de la marina y bajo las cubiertas de los camiones se ocultaban dieciocho *Bibers*. El viaje fue una pesadilla debido a que los bombardeos aliados habían destrozado las carreteras, que eran un contínuo peligro, y los

Submarino enano alemán tipo Biber. Desplazamiento: 6,25 tons. Armamento: 2 torpedos de 533 mm. Velocidad: 6,5/5,25 nudos. Potencia: 32/13 HP. Autonomía: 125/10 millas a 6/5 nudos. Eslora: 10 m. Manga: 2,30 m. Puntal: 2,12 m. Dotación: 1.



hombres estaban agotados cuando llegaron el día 27. A pesar de todo, los dieciocho *Bibers* salieron a la mar el 29 con un viento fuerza 4 para atacar la navegación enemiga: dos de ellos tuvieron contacto con un convoy y hundieron un *Liberty* y un gran buque de desembarco. Todos regresaron sin novedad, aunque los tripulantes estaban helados hasta los huesos y mostrando, en muchos casos, síntomas de intoxicación por anhídrido carbónico. El 31 de agosto se evacuó Frécamp y los hombres de la guerrilla MEK 261 estuvieron entre los últimos que lo abandonaron y aún así se vieron obligados a volar la mayor parte de sus armas antes de irse. Los pocos *Bibers* que pudieron cargar en los camiones resultaron destruidos en un encuentro con una columna blindada norteamericana. Se admitió que los resultados de la operación Frécamp fueron escasos, pero el hecho de que los *Bibers* habían tenido que enfrnetarse con el mal tiempo y que todos volvieron animó a sus dotaciones.

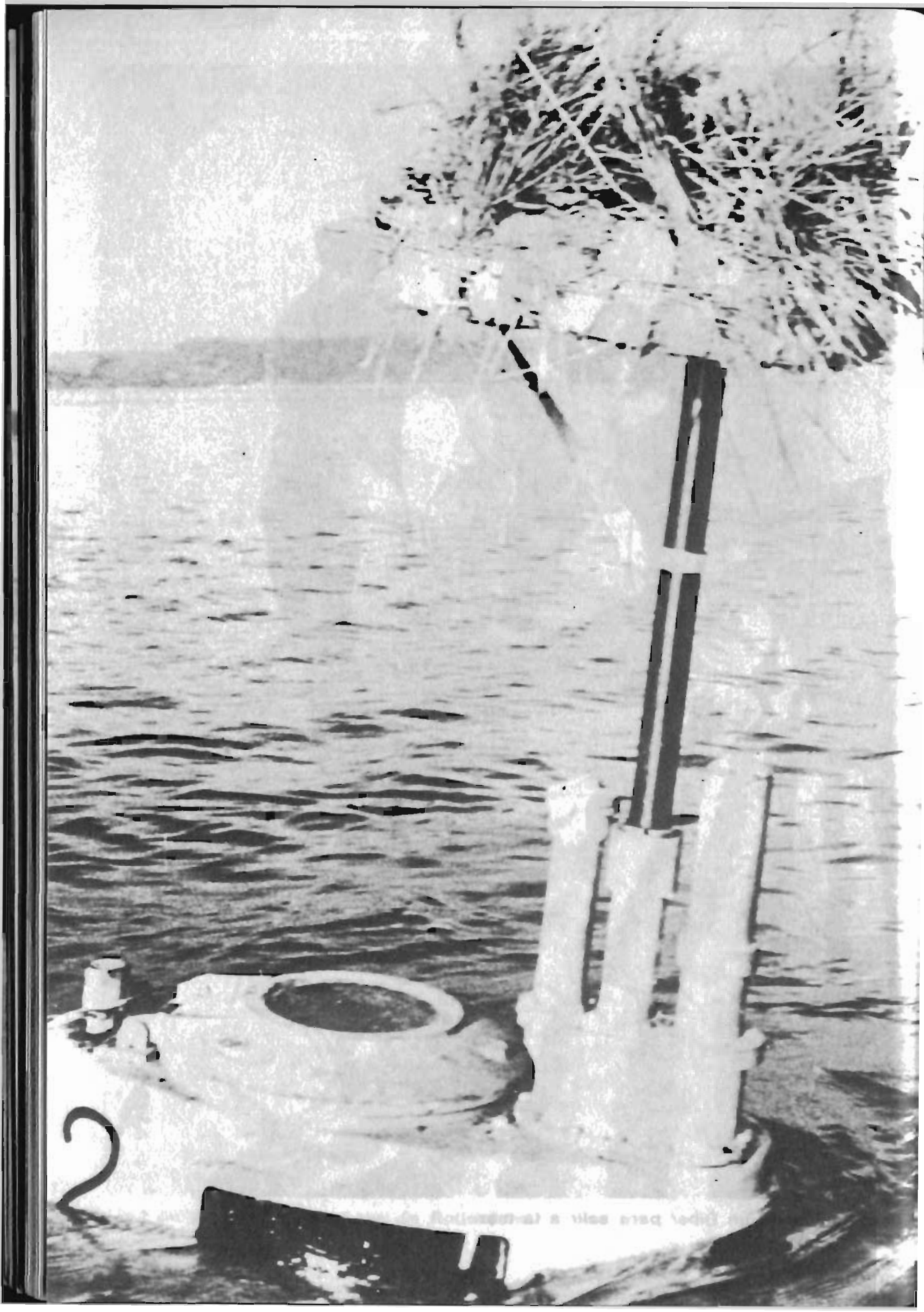
A medida que se formaban nuevas flotillas (llegó a haber hasta 325 unidades) se despachaban por tierra a Rotterdam y a la zona de Flesinga donde el tiempo



Salida de un Biber de su base de Rotterdam.



Preparación de un Biber para salir a la mar.





Submarino enano, en superficie, amarrando a un bote para ser remolcado.

y la marea tenían que ser favorables tanto para la salida como para el regreso, pero el capitán de fragata Bartels, que recibía gran cantidad de información sobre los movimientos de convoyes de una estación de radio alemana, aprovechó toda posible oportunidad. Estableció una base de mantenimiento en Hellevoetsluis en diciembre, donde se ponían a punto los *Bibers* y se enviaban a una base avanzada. La mala suerte parecía perseguir a este jefe: debido a la explosión accidental de un torpedo el almacén de mantenimiento resultó gravemente dañado y hubo que transladarse al puerto de Lek en Rotterdam. Los submarinos enanos salían de Lek en grupos de veinte o treinta cada vez.

Estas operaciones no fueron, en modo alguno, coronadas por el éxito, debido sobre todo a la variedad y potencia de las fuerzas organizadas contra ellas. Desde diciembre de 1944 a febrero de 1945 se hicieron 110 salidas desde Rotterdam y sus éxitos sólo pueden deducirse de los informes de los aliados sobre sus pérdidas en el estuario del Escalda y el porcentaje de pérdidas fue grande; muchos de los submarinos fueron hundidos por la aviación y otros se perdieron en accidentes de navegación. El golpe final tuvo lugar el 6 de marzo cuando treinta y cinco *Bibers*, con sus tripulantes a bordo estaban atracados juntos y listos para partir: se produjo una repentina y violenta explosión y aunque su causa no pudo nunca determinarse con seguridad se creyó que fue debida a que un torpedo se destrincó accidentalmente dentro del puerto. Cualquiera que fuese la causa, el resultado fue la muerte de treinta y dos tripulantes y la destrucción de veinte *Bibers*. Se había intentado una operación contra Murmansk anteriormente, al tenerse conocimiento de que los buques aliados lo utilizaban como fondeadero. Para esta operación se montaron los *Bi-*

Enmascaramiento del periscopio de un Biber.



bers en cubierta sobre submarinos oceánicos, pero se abandonó la idea al comprobar que las vibraciones de los motores del submarino rompían los delicados conductos de combustible de los *Bibers*. El fracaso de estos mini-submarinos, combinado con la explosión que destruyó veinte de ellos dio por resultado que Bartels fuera relevado del mando. Se diseñó un *Biber* más grande para una dotación de dos hombres, pero la guerra terminó antes de que se completara el proyecto.

Aunque los *Bibers* biplazas no llegaron nunca a ser operativos, sí lo fue otro mini-submarino biplaza, y muy efectivo, por cierto. Se trataba del *Seehuna* (foca), que llegó a estar en producción en manos de seis meses después de la aparición del primer plano en la mesa del proyectista; no había tiempo para prototipos. El adiestramiento empezó en septiembre de 1944 y de enero a abril de 1945 se hicieron unas setenta salidas desde Holanda al estuario del Támesis, del Escalda y en los estrechos de Dover. Había abundancia de blancos y a este respecto era como robar fruta en un huerto, pero el «huerto» también abundaba en buques antisubmarinos, cazabombarderos y patrulleros.

Las futuras dotaciones tuvieron su

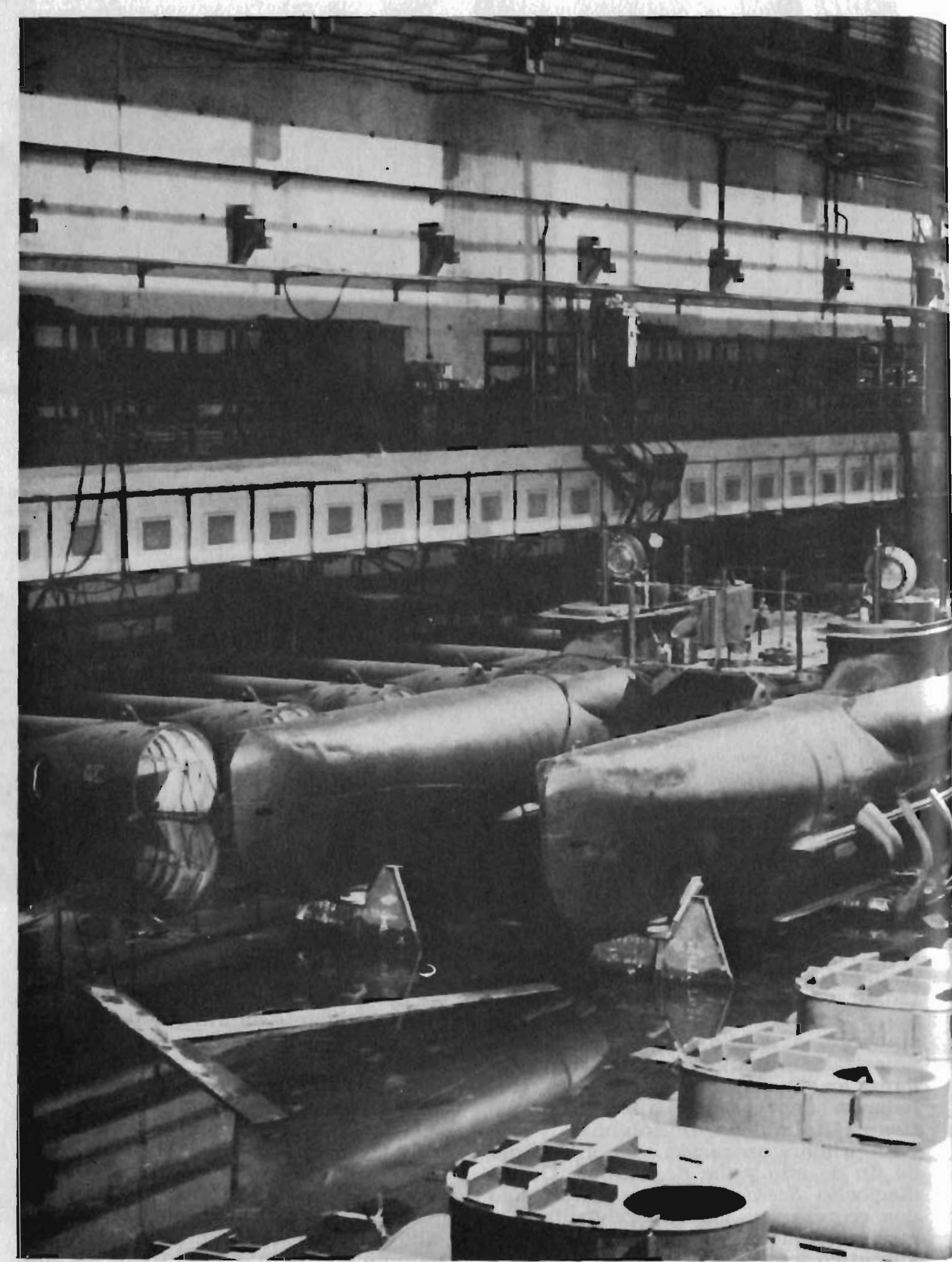


primera visión del *Seehund* en septiembre de 1944. Habían recibido su adiestramiento inicial en el *Hecht,* del que tenían una opinión muy pobre y examinaron la nueva arma con ojo crítico. Sin embargo, a medida que avanzaba el adiestramiento intensivo ganaron confianza en él y al terminar el año se transladaron con sus barcos a la base operativa en Ijselmuiden, en Holanda.

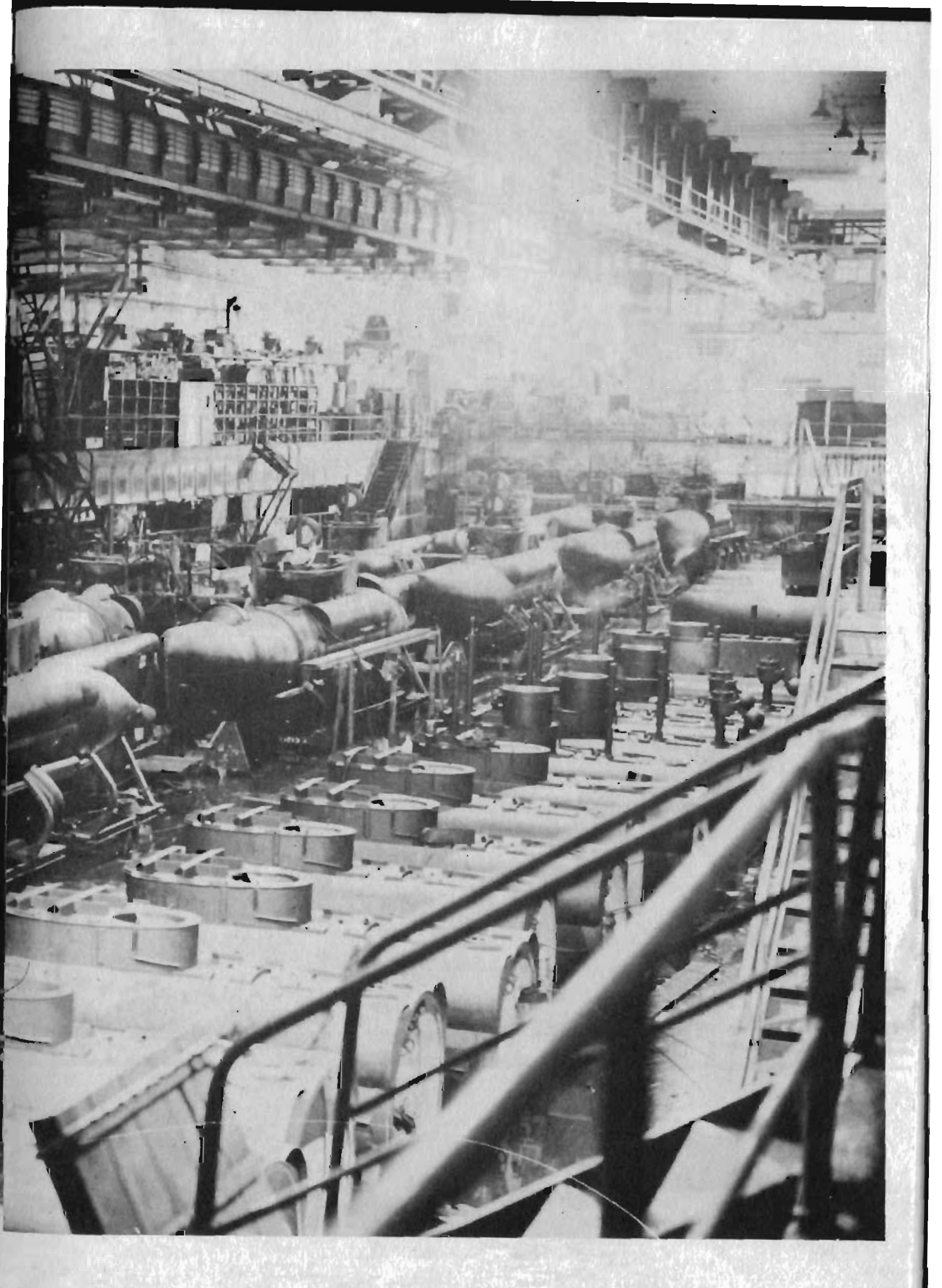
La primera operación se montó el día de fin de año y fue desastrosa. De los dieciocho *Seehunds* que salieron sólo dos regresaron: los supervivientes informaron que se habían metido en un auténtico temporal que fue el responsable del elevadísimo porcentaje de pérdidas; en adelante habría que prestar mucha más atención a la predicción meteorológica.

Vista de amura de un Biber varado.

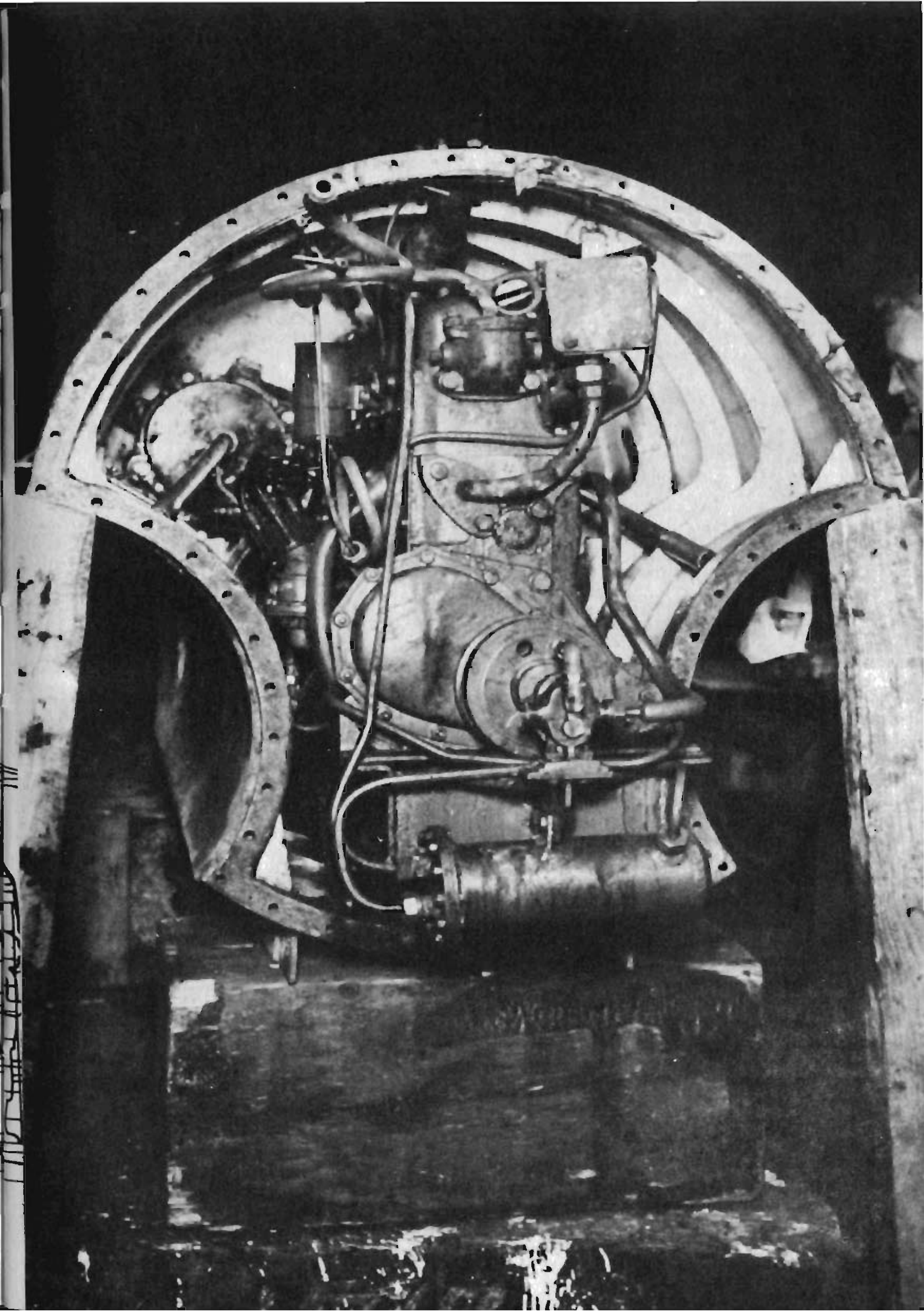
Al cabo de dos semanas, el 17 de enero, se lanzaron diez *Seehunds* más. Esta vez el tiempo era mucho mejor, pero se trataba de una prueba definitiva, pues si las pérdidas fuesen tan elevadas de nuevo, deberían retirarse los submarinos para proceder a nuevas pruebas. La salida fue un éxito parcial: no fue alcanzado ningún buque, pero todos los sub-



Línea de montaje de Seehunds.

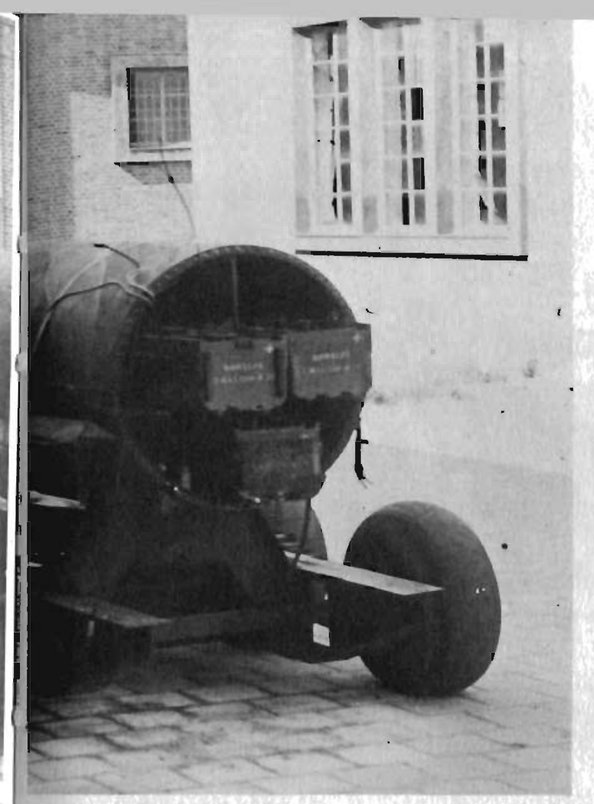


Arriba: Seehunds **sobre remolques en el exterior de su taller.** Abajo: Seehund **en pruebas de mar.** Derecha: **Conjunto propulsor de un submarino enano.**



marinos enanos regresaron sin dificultad. Era la demostración que se necesitaba de que eran suficientemente marineros, a menos que el tiempo fuera anormalmente malo. Su primer blanco lo obtuvieron el alférez de navío Willi Wolter con el alférez de navío Minetzski como jefe de máquinas, al hundir un buque de carga de 3.000 toneladas. Desde entonces y hasta que en mayo terminó la guerra en Europa, hubo unos cuarenta *Seehunds* dispuestos para el ataque. En el papel que les había tocado desempeñar, los *Seehunds* tenían una importante cualidad que era poder tomar una acción evasiva muy rápida ante la amenaza de los cazabombarderos, sus peores enemigos, ya que podían sumergirse hasta una cota de unos cuatro metros y medio en cuestión de seis o siete segundos. Para inmersiones de emergencia se utilizaba al principio su potente motor diesel Bussing de seis cilindros, después de lo cual se pasaba a la propulsión normal eléctrica. Esta ope-





ración requería un especial cuidado por parte de la dotación y no estaba libre de peligro porque el diesel aspiraba el aire del interior del submarino y si se tenía funcionando demasiado tiempo en inmersión, la dotación podía quedar fuera de combate por asfixia. Pero no hay duda de que esta cualidad salvó a muchos *Seehunds* amenazados. Al ser atacados con cargas de profundidad, su robusta construcción demostró una sorprendente resistencia a las averías fatales; aun después de ser zarandeados de un modo brutal y con importantes daños en su casco exterior y accesorios internos, en un inesperado número de casos regresaron sin más novedad a su base. En una ocasión, un comandante de un *Seehund,* el alférez de navío Livonius, informó que había contado las explosiones de setenta y seis cargas a su alrededor y su barco empezó a hacer agua peligrosamente, al tiempo que le fallaron las baterías. Una afortunada co-

El submarino monoplaza en el taller donde se montaba.



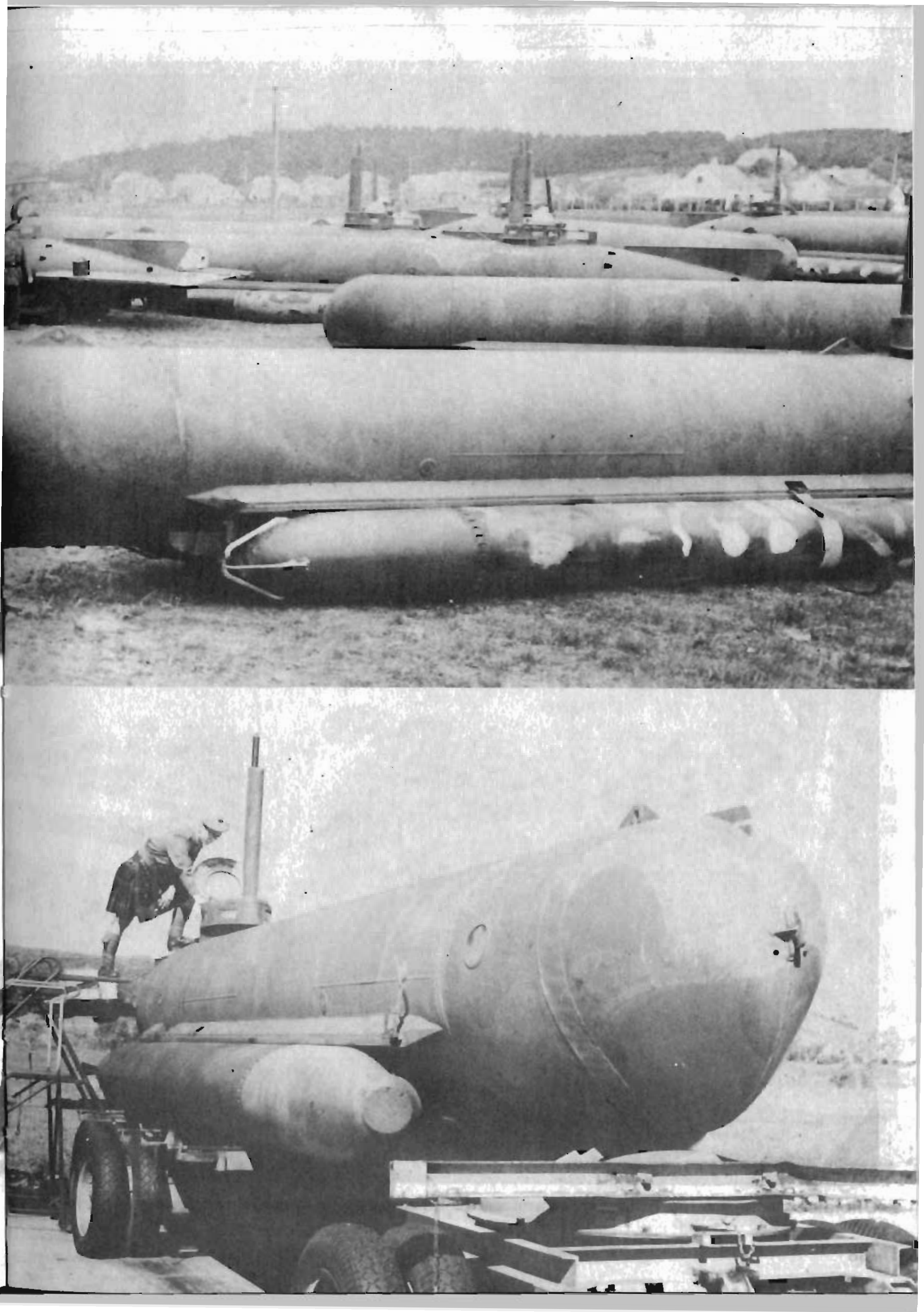
La Armada británica desembarca en Dinamarca. Vista general de un campo mostrando una colección de submarinos enanos.

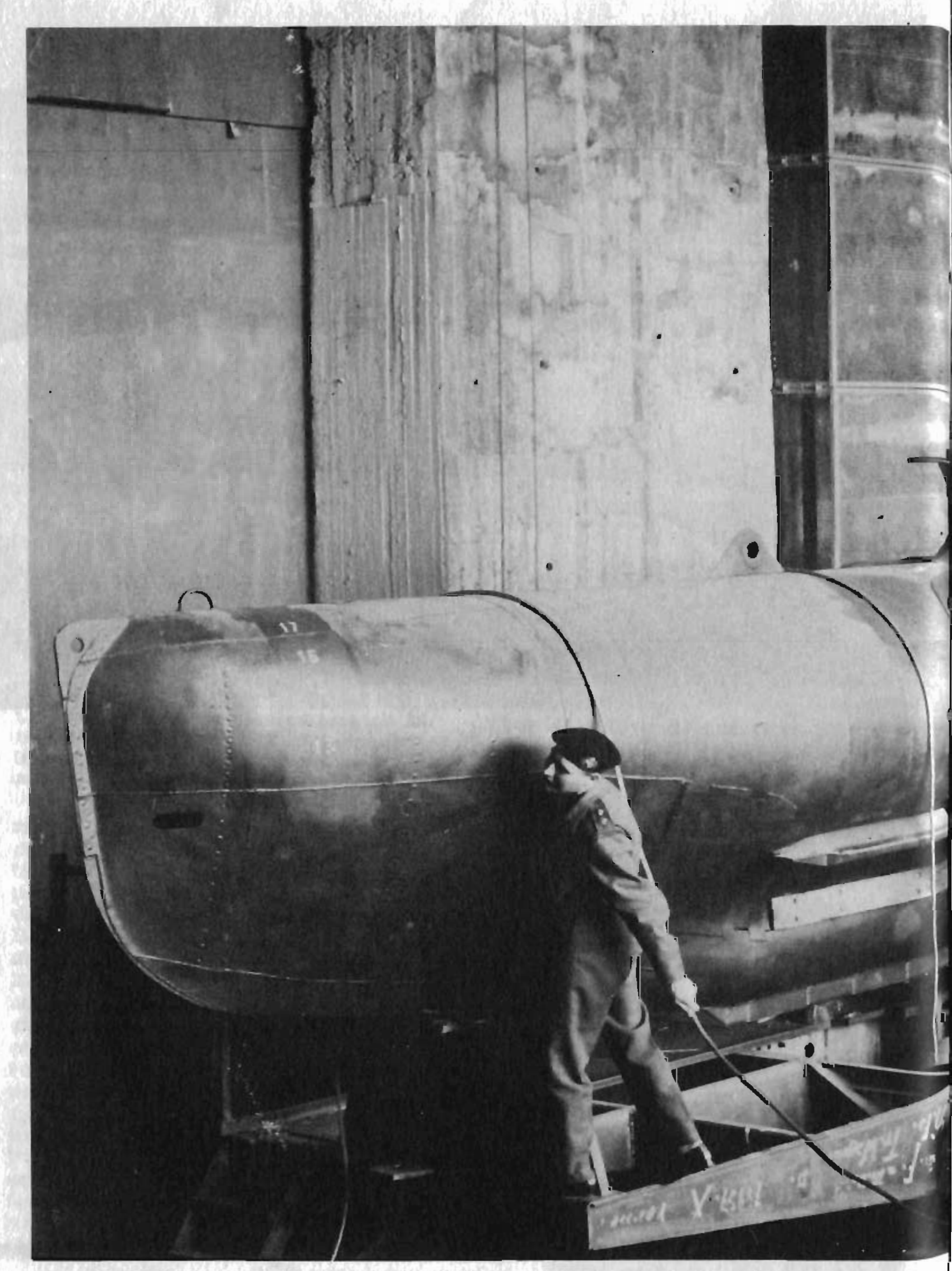
rriente ascendente le llevó a la superficie cuando se habían alejado los atacantes y la dotación pudo achicar la mayor parte del agua y efectuar reparaciones de emergencia para regresar a su base. El alférez de navío Max Huber y su jefe de máquinas, alférez de navío Siefried Eckloff, en otro *Seehund,* estuvieron sometidos a contínuos ataques con cargas por parte de un grupo de destructores. A la mañana siguiente regresaron a su base y cuando izaron su barco fuera del agua, tanto el personal de reparaciones como su propia dotación contemplaron incrédulamente su estado. Parte del casco exterior había sido arrancado, la pequeña torreta se había hundido cinco centímetros en el casco resistente y éste parecía una lata vacía con la que hubiera estado jugando al fútbol un equipo de enérgicos muchachos.

Por lo que se refiere a la selección de blancos, la Fuerza recibía una importante ayuda a través de la información recibida por radio, que estaba en condiciones de pasar datos tales como horarios, derrotas y destinos de los convoyes. A esto había que añadir que la derrota de los convoyes entre Margate Roads y Amberes estaba balizada con boyas que, incluso, permanecían encendidas. De este modo, incautamente, los aliados proporcionaban a los *Seehunds* una calle alumbrada donde operar: todo lo que tenían que hacer era «esperar al pie de un farol» y la espera solía dar buena cosecha.

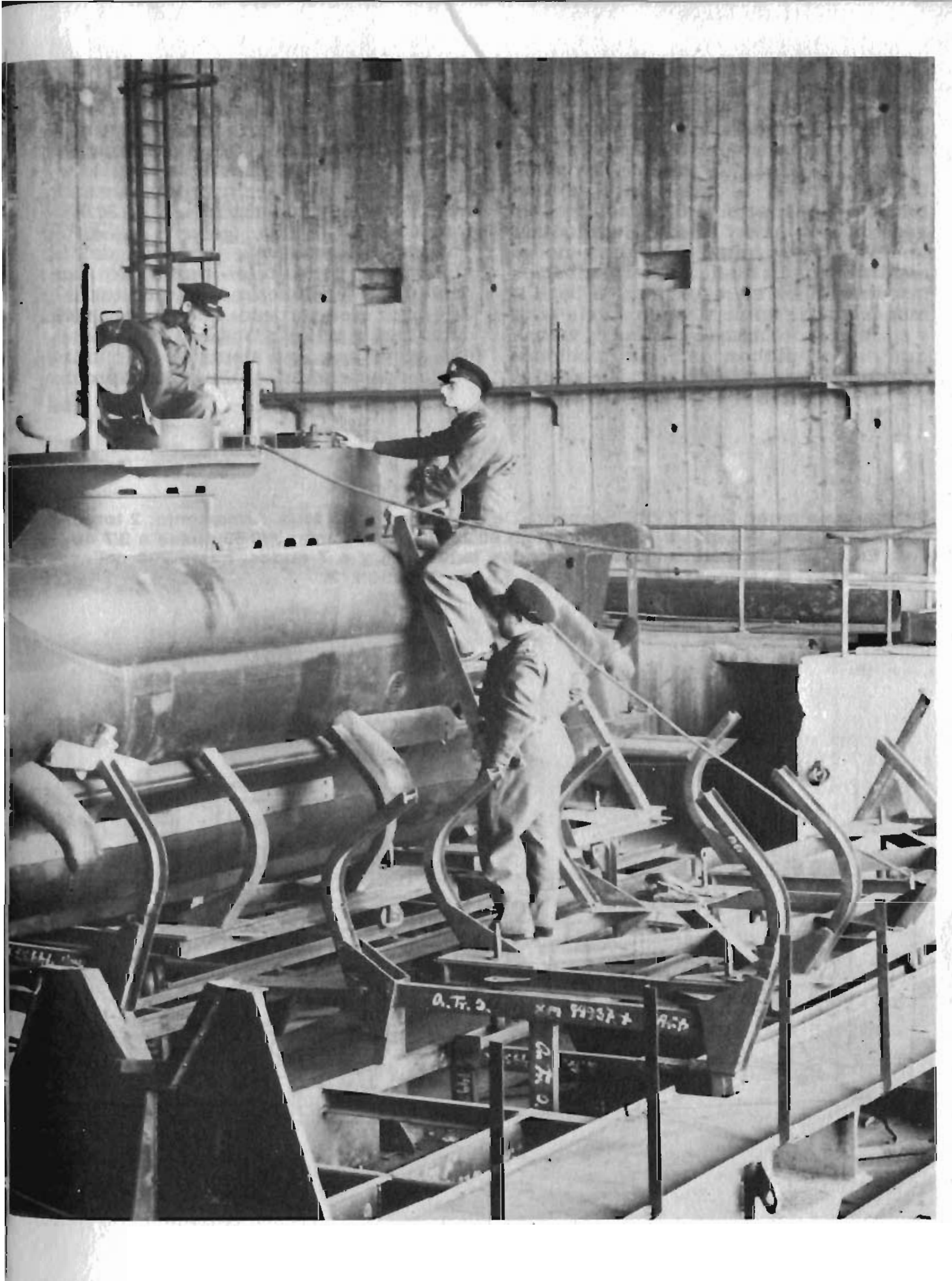
En febrero, el capitán de corbeta Rasch, primer jefe de la flotilla de

Un oficial inglés inspeccionando el interior de un submarino enano abandonado por los alemanes en su retirada de Noruega.





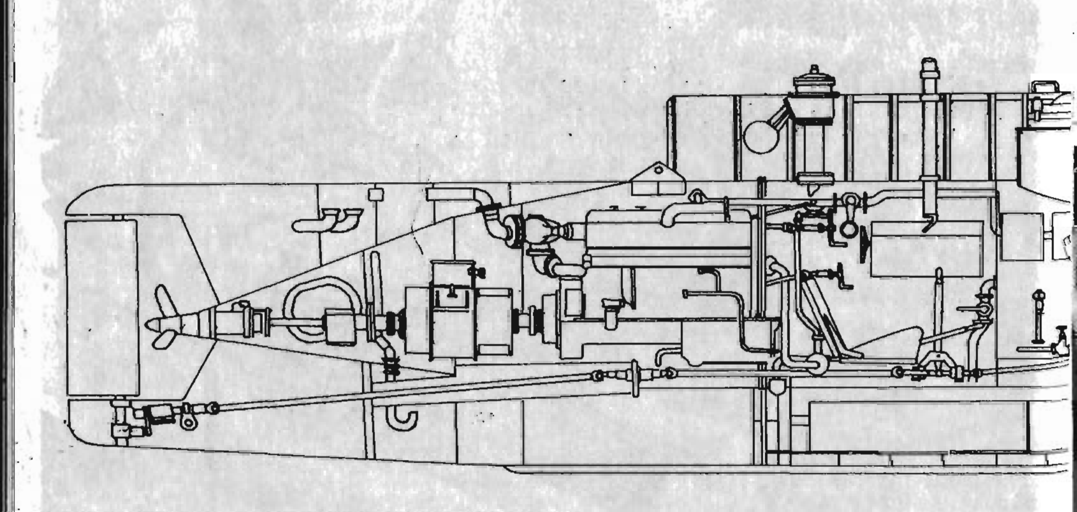
Oficiales de la Marina británica examinando un submarino biplaza recién construido.



Seehunds, fue relevado por un antiguo comandante de submarino, el capitán de fragata Brandi, que había sido condecorado con la más alta distinción alemana: la Cruz de Caballero con Diamantes. Decidió que los *Seehunds* debían enviarse aisladamente contra blancos predeterminados en lugar de hacerlo en grupos y al azar. Esta táctica se reveló como muy acertada y no se confirmaban los blancos informados por las dotaciones al regresar a la base a menos que se hubiera verificado la hora y situación del ataque por las escuchas que interceptaban las informaciones transmitidas por radio por los aliados que informaban sobre las pérdidas de buques. Las autoridades alemanas estimaron que los cuarenta *Seehunds* operativos habían hundido 93.000 toneladas de buques aliados entre febrero y abril de 1945. Al terminar la guerra se supo que la estimación británica en el mismo período alcanzaba a las 120.000 toneladas.

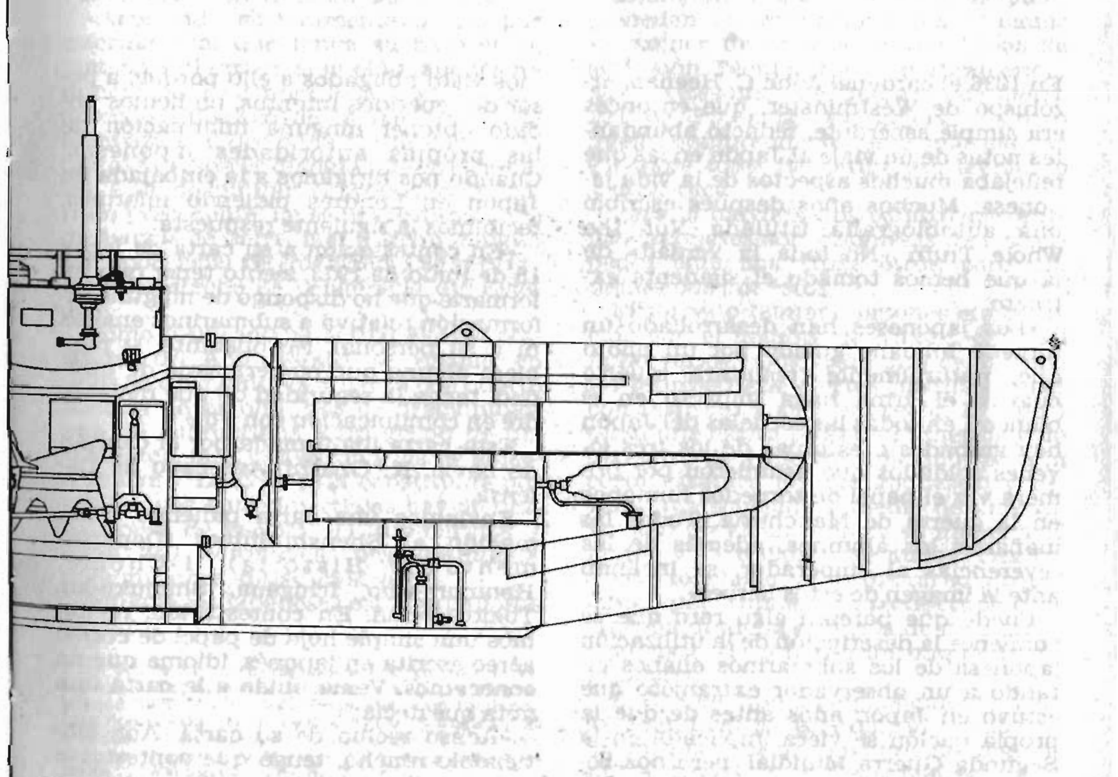
Durante las últimas semanas de la guerra se cambió el papel de los *Seehunds* a misiones más humanitarias. En lugar del torpedo que llevaban a cada banda se les montaron unas cajas exteriores que los alemanes llamaron «torpedos de mantequilla» para aprovi-

Submarino alemán tipo XXVIIB Seehund. Desplazamiento: **15 tons.** Armamento: **2 torpedos de 533 mm.** Velocidad: **7,75/nudos con 60/25 HP.** Autonomía: **300/63 millas a 3/7 nudos. En superficie, con tanques supletorios exteriores y a 7 nudos, hasta 700 millas.** Eslora: **11,27 m.** Manga: **1,67 m.** Puntal: **1,5 m.** Dotación: **2.**



sionar a las guarniciones que habían quedado aisladas. La primera de estas misiones fue desempeñada por tres *Seehunds* mandados por los alféreces de navío Kuppler y Sparbodt y el contramestre Fronhert, quienes navegaron con éxito a través de la tortuosa derrota con cinco toneladas de víveres y otros pertrechos vitales hasta la guarnición de Dunkerque. Estos víveres fueron calurosamente acogidos por las hambrientas tropas y más aún, si cabe, lo fue la carga que llevaron de regreso, consistente en las cartas de los solitarios soldados a sus lejanos seres queridos. El «correo *Seehund*» llevó su preciada carga a Ijselmuiden para ser remitida desde allí a la Patria.

Cuando capituló Alemania, había en Dunkerque tres *Seehunds* que fueron hundidos o varados. Hoy pueden verse en el Museo Oceanográfico de París.



Los japoneses

En 1936 el cardenal John C. Heenan, arzobispo de Westminster, que entonces era simple sacerdote, redactó abundantes notas de un viaje al Japón en las que reflejaba muchos aspectos de la vida japonesa. Muchos años después escribió una autobiografía titulada Not the Whole Truth «No toda la verdad» de la que hemos tomado el siguiente extracto:

«Los japoneses han desarrollado un torpedo humano guiado por un piloto que, naturalmente, resultará muerto cuando el arma haga impacto en el blanco... en todas las escuelas del Japón hay grabados o estatuas de los tres jóvenes soldados que asumieron por primera vez el papel de torpedos humanos en la guerra de Manchuria. Todas las mañanas los alumnos, además de las reverencias al emperador, se inclinan ante la imagen de estos héroes».

Puede que parezca algo raro que se comience la descripción de la utilización japonesa de los submarinos enanos citando a un observador extranjero que estuvo en Japón años antes de que la propia nación se viera implicada en la Segunda Guerra Mundial, pero nos hemos visto obligados a ello porque, a pesar de repetidos intentos, no hemos podido obtener ninguna información de las propias autoridades japonesas. Cuando nos dirigimos a la embajada de Japón en Londres pidiendo informes, recibimos la siguiente respuesta:

«En contestación a su carta de fecha 15 de junio de 1973, siento tener que informarle que no dispongo de ninguna información relativa a submarinos enanos ni a su personal. No obstante, si recibiera alguna que pudiera serle de utilidad, tenga la seguridad de que me pondré en comunicación con Vd.»

Esta carta iba firmada por el capitán de navío. K. Ohashi, Agregado de Defensa.

Enviamos una carta pidiendo información al Shenshi-Shitsu (Departamento de Historia), 1-Chome, Honmura-Cho, Ichigaua, Shinjuku-ku, Tokio, Japón. En contestación, recibimos una simple hoja de papel de correo aéreo escrita en japonés, idioma que no conocemos. Venía unida a la carta una nota que decía:

«Acuso recibo de su carta. Aun sintiéndolo mucho, tengo que contestar a

sus preguntas en japonés debido a que recibimos muchísimas consultas de países extranjeros y, por lo demás, tenemos muy poco personal experto en lenguas extranjeras. Comprendo que esto le causará molestias pero le ruego que se haga cargo de nuestras circunstancias».

Igual que el Departamento de Historia Militar japonés, nosotros también conocíamos muy pocas personas expertas en lenguas extranjeras, pero pudimos conseguir una traducción del breve mensaje, que decía:

«Pregunte por antiguos submarinos japoneses a: Tushenkai, Yoshizawa, Co. Ltd.; Edificio Watanabe 40 Kotohiracho, Minato-ku, Tokio, Japón».

Nos dirigimos a estas señas pero, hasta la fecha, no hemos tenido respuesta.

Se diría que en la propia nación japonesa se ha experimentado un tremendo cambio de actitud en un pueblo tradicionalmente guerrero. En efecto, el Artículo 9 de la Constitución japonesa dice:

«Aspirando sinceramente a una paz internacional que tenga su base en la justicia y el orden, el pueblo japonés renuncia para siempre a la guerra como derecho soberano de la nación y a la amenaza o al uso de la fuerza como medio para resolver disputas internacionales. A fin de cumplir el propósito del párrafo precedente, no se proveerán nunca de fuerzas de tierra, mar o aire ni ningún otro potencial de guerra. No se reconocerá el derecho de beligeracia del Estado.»

Como resultado, la actual Fuerza Marítima de Autodefensa se estima en unos 38.000 hombres. Cuenta con cuatro flotillas de escolta, dos de dragaminas, una de submarinos y un grupo de desembarco, más una escuadrilla de adiestramiento. La flota está constituida por 150 buques entre los cuales hay 50 destructores de escolta, 11 submarinos y unas 250 aeronaves, principalmente para misiones antisubmarinas *.

Aunque los japoneses están orgullosos de su antiguo pasado histórico y particularmente de la devoción al emperador, que existe desde hace más de 2.000 años, se diría que tienen la insólita capacidad de borrar completamente de sus mentes ciertos aspectos de su pasado que pudieran hacerles perder prestigio. Se comprende que los escolares no se inclinen ya ante la imagen de la profana trinidad de jóvenes que se suicidaron con sus torpedos humanos; por lo menos para ellos es como si no hubieran existido jamás. Una actitud mental semejante es la evidenciada en la carta del agregado de defensa de la embajada japonesa en Londres al decir que «no tiene ninguna información en absoluto que se refiera a submarinos enanos ni a su personal».

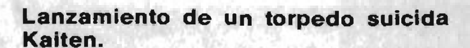
La información que hemos podido recoger en relación con los submarinos enanos japoneses ha sido proporcionada amablemente por el Servicio Histórico Naval del Departamento de Marina en Washington y sus fuentes principales proceden de los documentos titulados «Resumen de Informes sobre Japón de la Misión Técnica Naval norteamericana» y «Resumen de Unidades de Guerrillas de Potencias extranjeras». Como puede comprenderse, esta información es, sobre todo, de naturaleza técnica o semitécnica.

Para la mayoría, los submarinos enanos japoneses son sinónimos de los torpedos humanos. Hubo otros, pero empezaremos por éstos.

El torpedo humano japonés era conocido con el nombre de *Kaiten*, del cual hubo varios tipos, cada uno de los cuales representaba ciertas modificaciones con respecto a su predecesor. El tipo 1 tenía una eslora total de 15 metros y un diámetro de 1 metro (suficiente para la corta estatura de los japoneses) y llevaba una tonelada y media de explosivo, con un alcance entre 48 millas a 12 nudos y 14 millas a 30 nudos. Desplazaba 8 toneladas y llevaba un solo tripulante (por supuesto irrecuperable); se lanzaba desde la cubierta de un submarino clase «I» o desde un buque de desembarco.

El *Kaiten* tipo 2 fue el siguiente, pero se abandonó su producción porque no alcanzó la eficacia exigida y fue seguido por el tipo 4. Este tenía una eslora de

(*) No es, en modo alguno una fuerza naval despreciable. Según datos del «Jane's Fighting Ships», edición 1976-77 esta flota, toda ella muy moderna, está compuesta por 33 destructores, 16 fragatas, 20 corbetas, 17 submarinos, 36 dragaminas y 6 buques anfibios. El plan 1972-76 prevé 170 buques con un total de 214.000 toneladas (N. del T.).



Lanzamiento de un torpedo suicida Kaiten.

16,5 metros y un diámetro de 1,35 metros; desplazaba 17 toneladas correspondientes a su mayor carga explosiva: en otras palabras: era un arma más grande. En inmersión, a 20 nudos, tenía una autonomía de 38 millas, pero podía alcanzar 40 nudos a costa de reducir aquélla a 17 millas. Su profundidad máxima de inmersión era de 100 metros y su armamento consistía, lo mismo que su predecesor, en su cabeza de combate. Tenía la misma dotación, sacrificable, y podía lanzarse desde los mismos tipos de barco.

El siguiente fue el *Kaiten* tipo 10, que era fundamentalmente más pequeño. Con 9 metros de eslora y una manga de sólo 70 centímetros el peso de su carga explosiva se reducía, en consecuencia a 0,3 toneladas. Su velocidad en inmersión se redujo a 7 nudos, con una autonomía de 20 millas y la propulsión se confiaba a una máquina de torpedo tipo 92. El armamento era la cabeza de combate, como siempre, y lo mismo puede decirse de su dotación y procedimiento de lanzamiento.

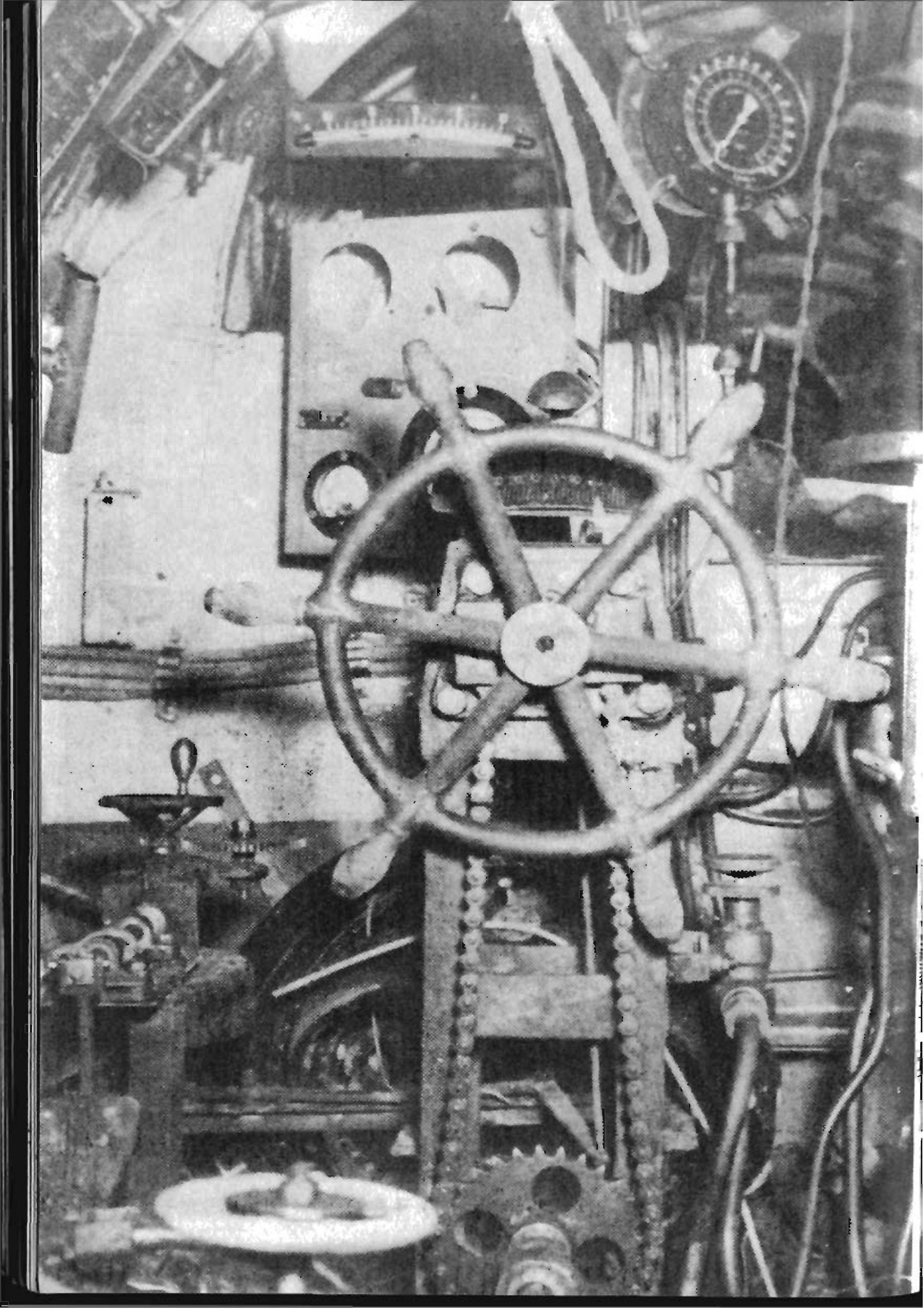
Además del *Kaiten* existió también, el *Mato* o *Ko-Hyotek* que quedó pronto anticuado, tenía poca velocidad en superficie y además de su propia cabeza de combate llevaba dos torpedos de 457 milímetros exteriores al casco. Su dotación la componían dos hombres y se lanzaba desde un buque nodriza. Hubo varias variantes experimentales entre 1942 y 1945; dentro de las posibles pequeñas diferencias sus características eran las siguientes: eslora entre 24 y 26,5 metros, diámetro entre 1,5 y 2 metros, desplazamiento entre 48 y 60 toneladas y también la velocidad variaba según la versión. El sistema de propulsión era diesel-eléctrico tanto en superficie como en inmersión. Su dotación la componían de dos a seis hombres y se lanzaba desde otro buque.

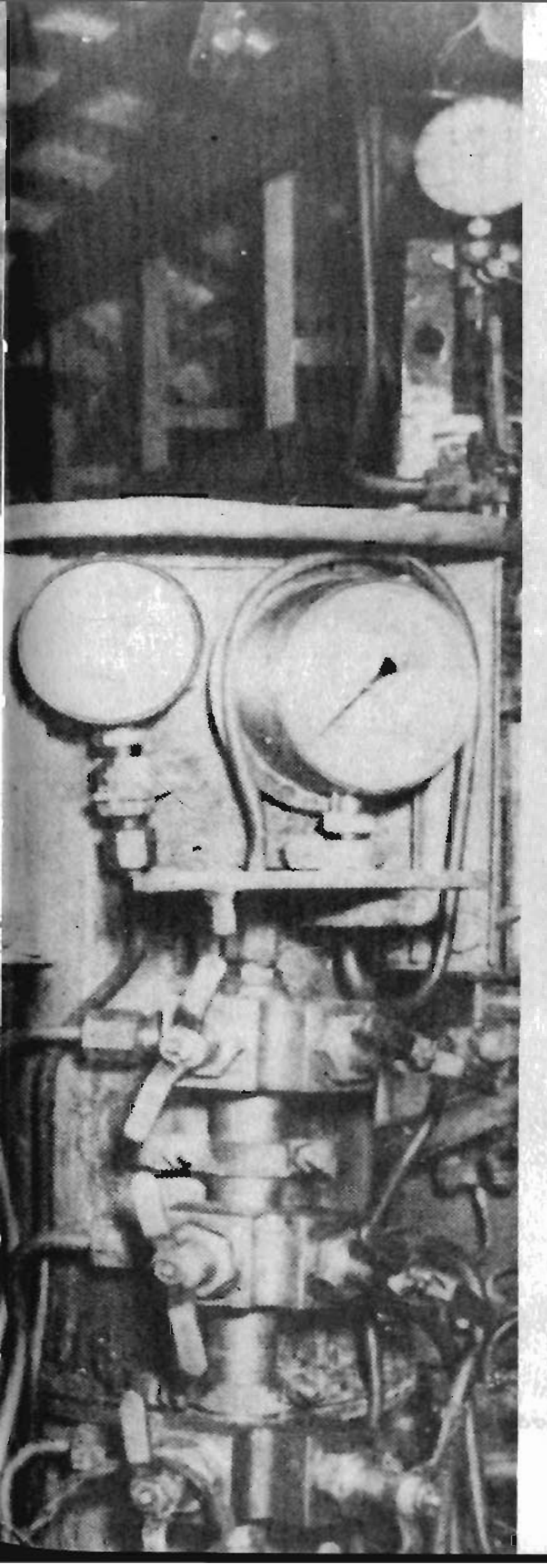
El *Koryu* tenía una eslora entre 26,5 y 27 metros, 2 metros de manga y llevaba 0,6 toneladas de explosivo en forma de dos torpedos que se cargaban por la proa, pudiendo desarrollar 9 nudos de velocidad en superficie en tanto



Submarinos japoneses Koryu **tipo D en la base naval de Kure.**







Cámara de control del submarino Koryu **tipo D.**

que en inmersión variaba de 16 nudos para 12 millas de autonomía o hasta 100 millas si sólo navegaba a 2,5 nudos. Desplazaba entre 60 y 63 toneladas, y era tripulado por una dotación variable entre dos y cinco hombres, lanzándose desde otro buque.

El *Kairyu* tenía dos versiones: el de dos y el de tres hombres de dotación. El primero tenía 17 metros de eslora, 1,3 metros de manga, 18,8 toneladas de desplazamiento y un armamento consistente en una cabeza de combate de 1,6 toneladas de explosivo y dos torpedos de 533 milímetros, uno a cada banda. Tenía baja velocidad en superficie pero alta en inmersión y estaba propulsado por un grupo diesel-eléctrico. El segundo también era de velocidad escasa en superficie y grandes en inmersión, con el mismo sistema propulsor, pero difería en otras características. Su eslora total era de 18 metros y en cuanto a su armamento —y esto quizá significativo— no se menciona la cabeza de combate y consta sólo que montaba dos torpedos de 533 milímetros. Su desplazamiento ascendía ya a 20 toneladas.

Estos son, pues, los datos que se conocen de los submarinos enanos japoneses. No sabemos nada de sus hombres ni de las operaciones en que participaron salvo que de fuentes norteamericanas hemos tenido conocimiento de que en el ataque a Pearl Harbour participaron diecisiete de ellos, aunque no constan datos sobre el tipo a que pertenecían, pero también se sabe que no fueron muy afortunados, por lo cual es de suponer que los intentos de la Marina Imperial japonesa en este sentido no fueron éxitos relevantes. Se sabe, por ejemplo, que hubo tentativas en Australia contra el puerto de Sydney, pero la confirmación más positiva que hemos podido tener de tal ataque ha sido que un transbordador resultó averiado. Claro es que los pilotos de los torpedos humanos no podían rendir informes de sus operaciones —puesto que perecían en ellas— y, por otra parte, los supervivientes de los buques atacados no tenían modo de saber si el torpedo que les



Submarino Koryu, **mostrando los dos torpedos en tubos a proa.**



Uno de los submarinos japoneses recuperados después de su fracasado ataque a Pearl Harbour.

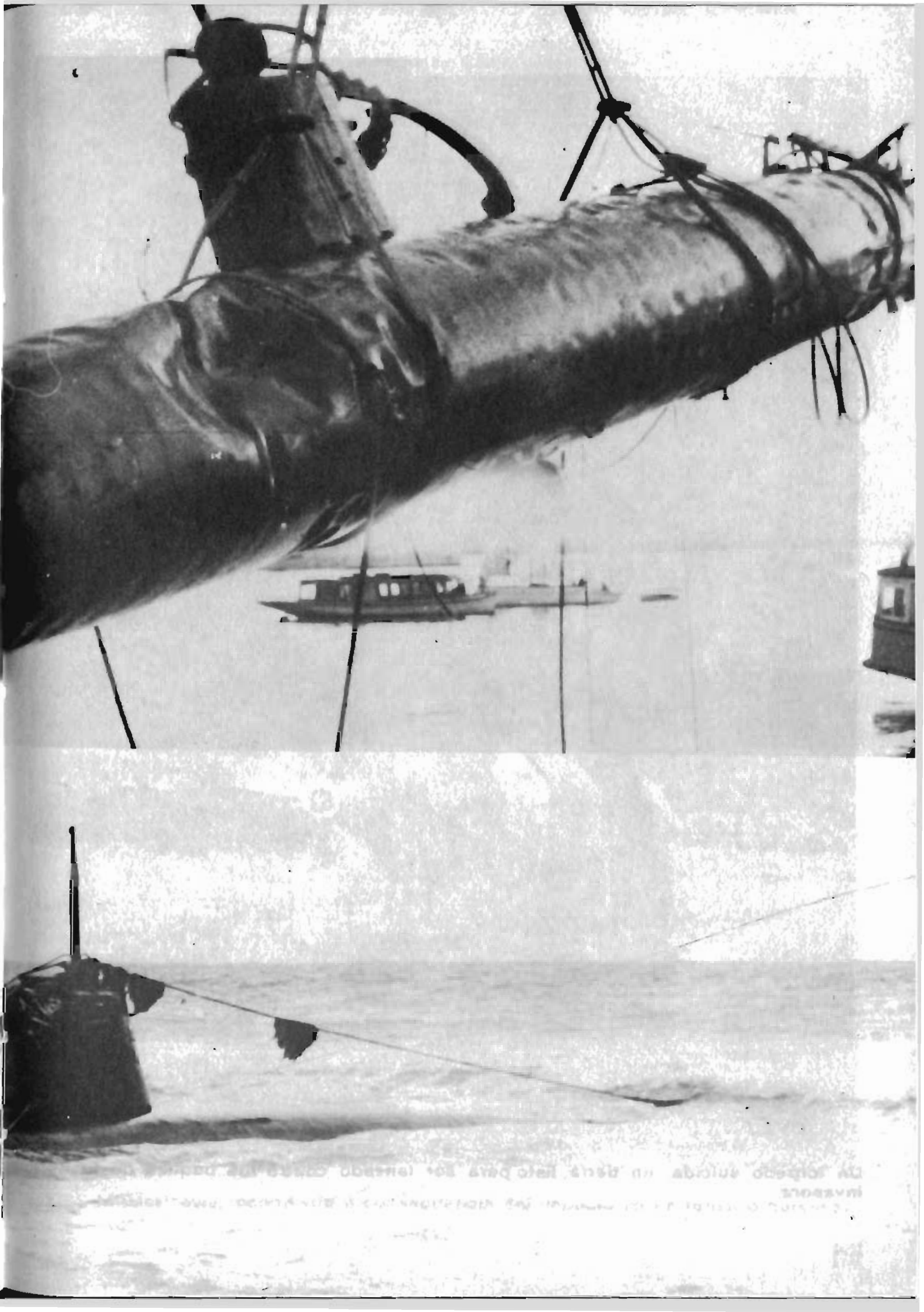
había alcanzado era tripulado o no: en uno u otro caso la explosión es semejante.

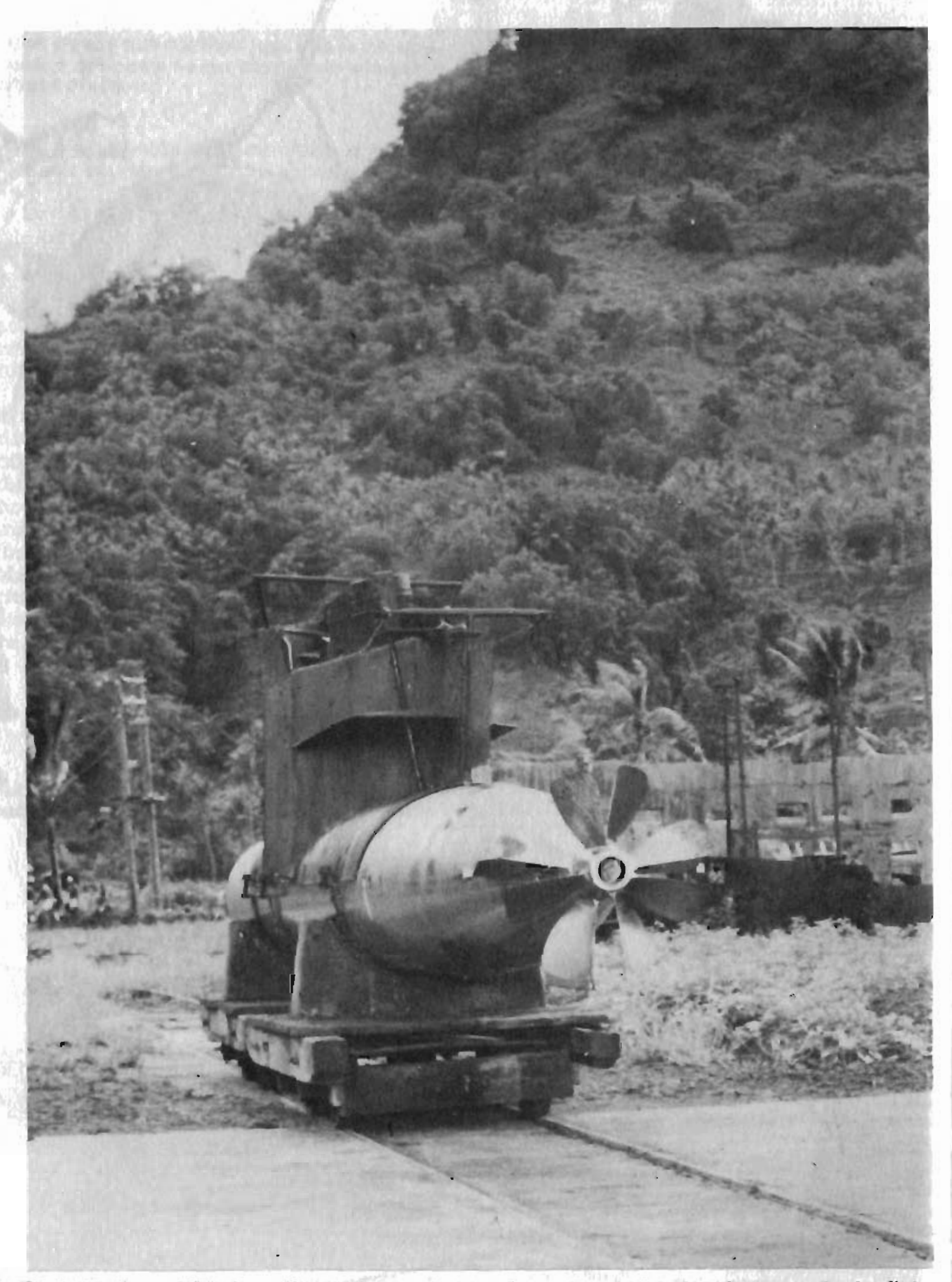
La información que nos ha sido posible obtener sobre la utilización de submarinos enanos por los japoneses procede de orígenes ajenos a ellos. Por esto tal vez sea adecuado que en un informe sobre un intento inglés contra los japoneses existan datos obtenidos de fuente nipona.

En septiembre de 1944 salieron de Singapur veintidós «British Royal Marines». Aunque no ha sido confirmado oficialmente se cree con bastante fundamento que el arma de ataque sería el bote de Quentin Reeves (la «Bella Durmiente»). Sin embargo algo funcionó mal y cundió la alarma. Los infantes de Marina británicos atacaron a una lancha cargada de japoneses, que les habían descubierto, y la capturaron, pero ya no había ninguna posibilidad de reti-

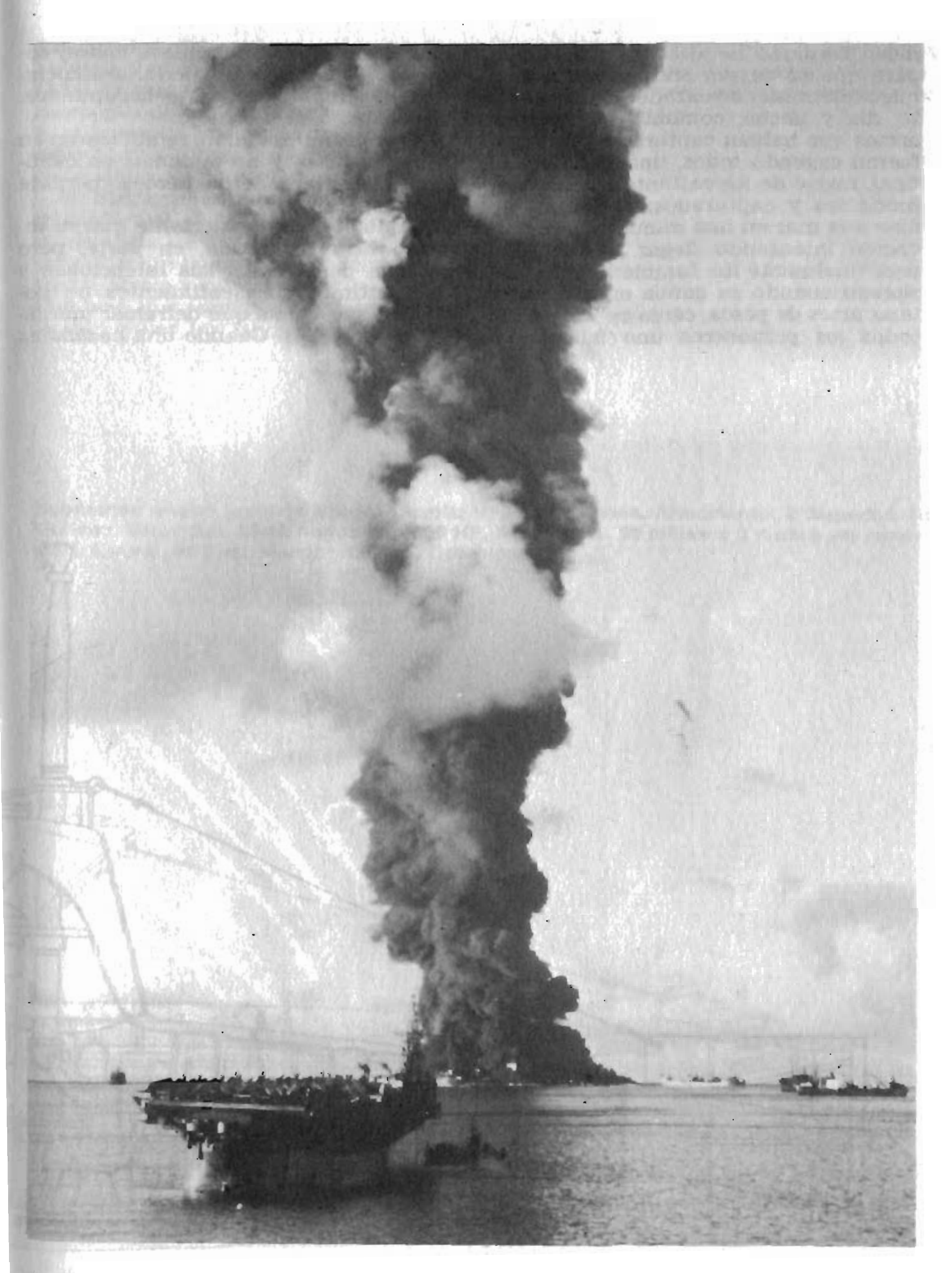


Submarino enano japonés hallado después del ataque a Pearl Harbour.





Un torpedo suicida, en tierra, listo para ser lanzado contra los buques de la flota invasora.

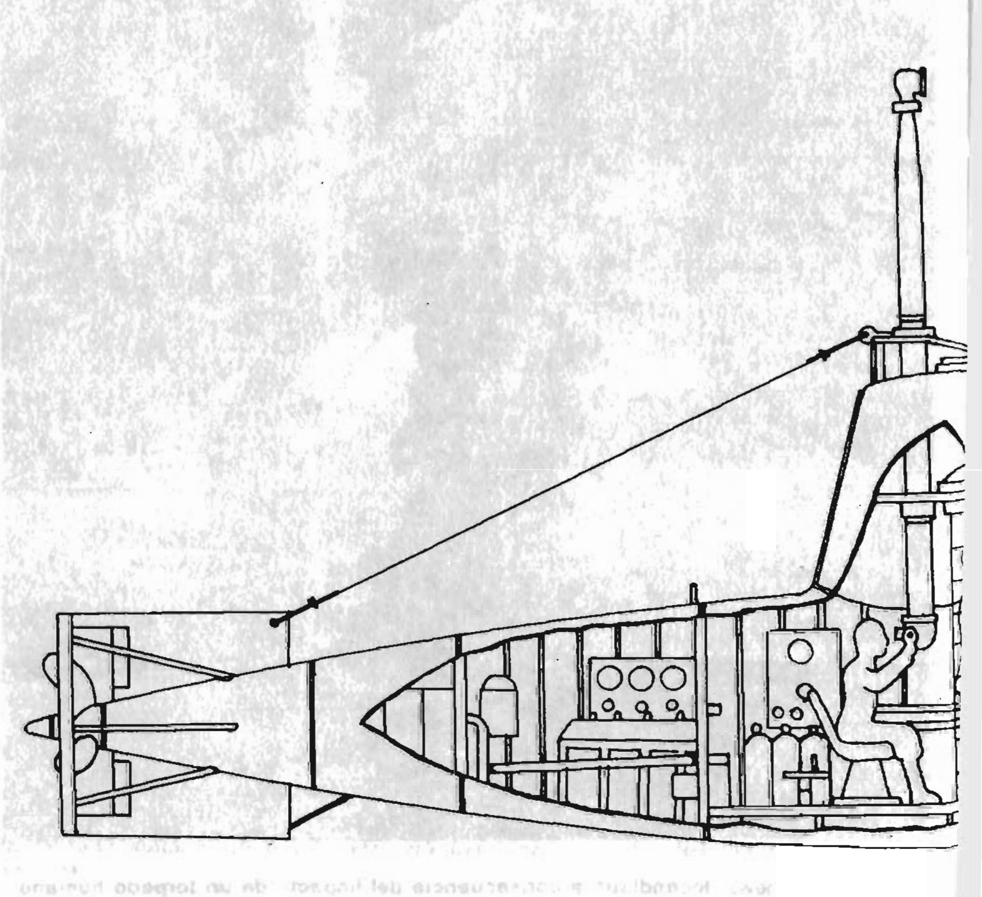


El USS Mississinewa, **incendiado a consecuencia del impacto de un torpedo humano.**

rada. Después de destruir su equipo para que no cayera en manos del enemigo fueron siendo cazados de isla en isla, día y noche, combatiendo con las armas que habían capturado hasta que fueron cayendo todos, uno por uno. Al final, nueve de los restantes fueron sorprendidos y capturados; el décimo se hizo a la mar en una minúscula embarcación intentando llegar a Australia, pero finalmente fue también hecho prisionero cuando su canoa encalló entre unas artes de pesca, cerca de Timor. De todos los prisioneros uno falleció en cautiverio y los otros nueve fueron sometidos a consejo de guerra, sentenciados y ceremoniosamente decapitados. El fiscal dijo en el consejo:

«Con gran resolución, se infiltraron en zona japonesa y no dudamos en calificarlos de verdaderos héroes, perdida toda esperanza.

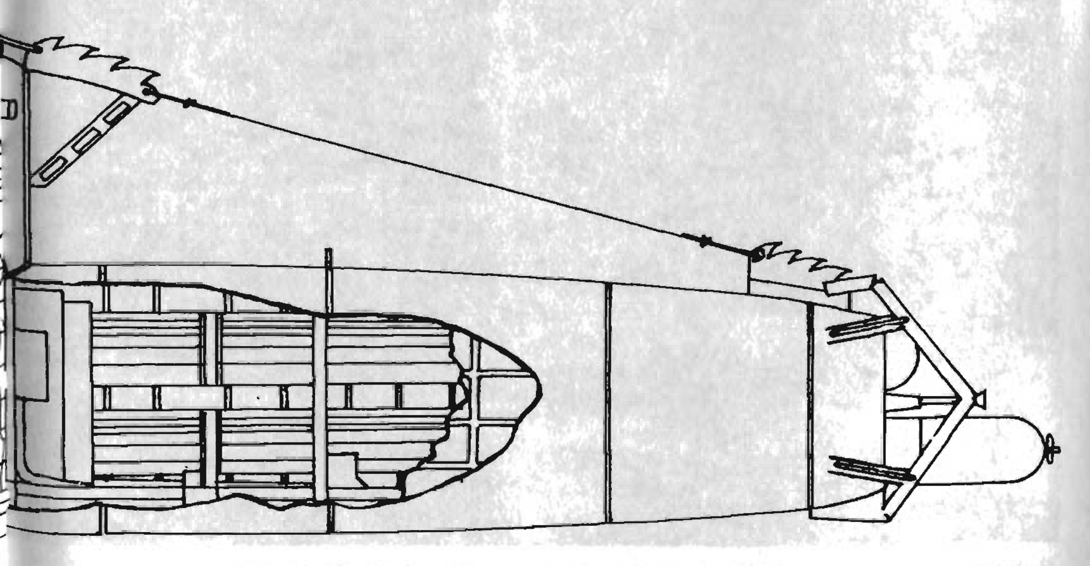
Hemos tenido la suerte de que su intento haya fracasado, en parte, pero aunque penetramos sus intenciones y compartimos sus sentimientos no podemos hacer más que derramar una lágrima por ellos. Cuando una hazaña es

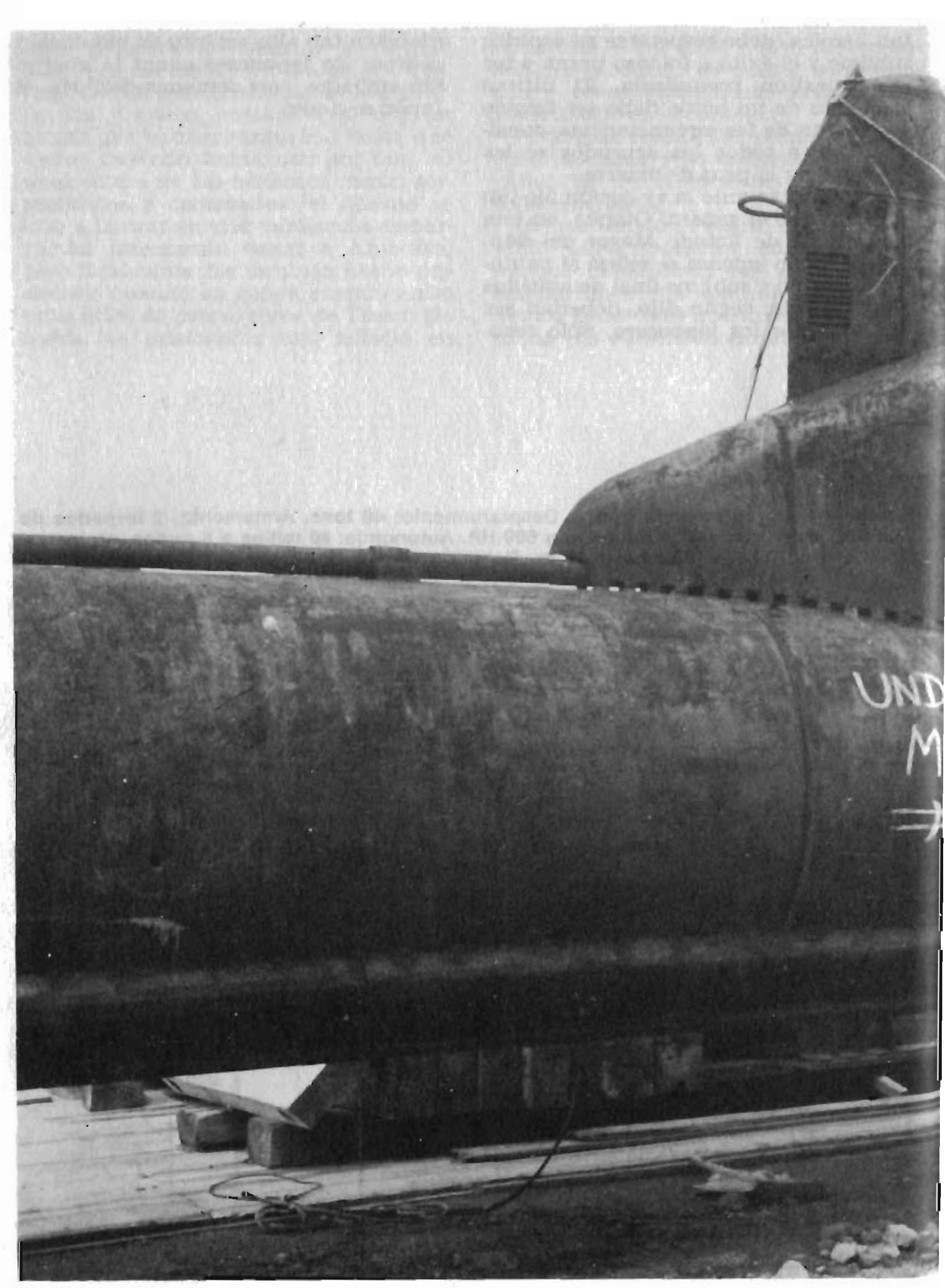


tan heroica, debe respetarse su espíritu sublime y el éxito o fracaso pasan a ser una cuestión secundaria. El último momento de un héroe debe ser trágico y, en vista de las circunstancias, considero que a todos los acusados se les debe aplicar la pena de muerte.»

Su conducta ante la ejecución fue tan gallarda que el general Otsuka, en una conferencia de Estado Mayor del Séptimo Ejército japonés se refirió al patriotismo, arrojo y sublime final de aquellos hombres que, según dijo, deberían ser imitados por los japoneses. Sólo recurriendo a tan alto espíritu de emulación podrían los japoneses ganar la guerra. Sin embargo, tres semanas después, el Japón se rindió.

Submarino enano japonés tipo A. Desplazamiento: **46 tons.** Armamento: **2 torpedos de 457 mm.** Velocidad: **23/19 nudos con 600 HP.** Autonomía: **80 millas a 6 nudos, en inmersión.** Eslora: **21,5 m.** Manga: **1,82 m.** Dotación: **2.**





Submarino biplaza japonés, después de capturado, al fin de la guerra.


R NEW
NAGEMENT

Otros libros de Editorial San Martín

Asamblea de Capitanes de Yate:	LA ARMADA ESPAÑOLA.
Aguilera, Elías:	BUQUES DE GUERRA ESPAÑOLES (1971-76).
Barceló Rubí:	ARMAMENTO PORTATIL ESPAÑOL (1764-1939).
Bordejé Morencos:	VICISITUDES DE UNA POLITICA NAVAL.
Cervera Peri:	ALZAMIENTO Y REVOLUCION EN LA MARINA.
González Echegaray:	LA MARINA MERCANTE Y EL TRAFICO MARITIMO EN LA GUERRA CIVIL.
Mazarrasa:	LOS CARROS DE COMBATE EN ESPAÑA.
Munching:	BUQUES MERCANTES MODERNOS.
Weal Barker y Bruce:	AVIONES DE COMBATE DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Día-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.
Okinawa. La ùltima batalla, por B. M. Frank.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. 'Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.
Las fuerzas acorazadas alemanas, por D. Orgill.
Portaviones el arma maestra, por D. Macintyre.
B-29. La superfortaleza, por Carl Berger.
Chinditas. La gran Incursión, por M. Calvert.
Submarinos. La amenaza secreta, por David Mason.
Guardia de Hitler SS Leibstandarte, por Alan Wykes
Mirage. Espejismo de la técnica y la política, por C. Pérez San Emeterio
Fuerzas Acorazadas Aliadas, por K. Macksey.
Submarinos Enanos, por J. Gleason y T. Waldron.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones.. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J Barker.
Guerra de Invierno. Rusia contra Finlandia, por R. W. Condon.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.
Stalin, por Rose Tremain.
Mountbatten, por Arthur Swinson.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por N. Tolstoy.
La Juventud Hitleriana, por H. W. Koch.

UNIFORMES

Uniformes del III Reich, por José M.ª Bueno

CONFLICTO HUMANO

Genocidio, por Ward Rutherford.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

armas libro n.º 33

Los submarinos enanos eran, sobre todo armas silenciosas y secretas para la guerra de guerrillas. A finales del año 1941, con embarcaciones de este tipo, los italianos averiaron gravemente tres buques británicos en el puerto de Gibraltar... animando a ingleses, alemanes y japoneses a la construcción y utilización de minúsculos submarinos con un éxito espectacular.

